

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 114/2026  
Data: 08/07/2026**



## ÍNDICE

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

|                                                                                                                          |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b>                                                                                            | <b>4</b>  |
| OBRAS NO ACESSO AO PORTO DE SANTOS TÊM CONCLUSÃO ADIADA PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA .....                                  | 4         |
| TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES TEM ACESSO DIRETO AO PORTO DE SANTOS AVALIADO PELO GOVERNO DE SÃO PAULO .....   | 5         |
| MOEGÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ ATINGE 95% DAS OBRAS E AMPLIARÁ EM 63% A EFICIÊNCIA FERROVIÁRIA .....                       | 7         |
| OBRA NO ACESSO AO PORTO DE SANTOS TEM PRAZO AMPLIADO ATÉ DEZEMBRO; SAIBA OS DETALHES.....                                | 9         |
| <b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b>                                                                                          | <b>10</b> |
| MOVECTA SE ANTECIPA AO CRESCIMENTO DE SUAPE DOBRANDO ÁREA ALFANDEGADA.....                                               | 10        |
| <b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b>                                                               | <b>13</b> |
| ELEIÇÕES: ANTAQ ALTERA COMUNICAÇÃO INSTITUCIONAL DURANTE O PERÍODO DE DEFESO ELEITORAL.....                              | 13        |
| <b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b>                                                                                           | <b>14</b> |
| EDITORIAL – O BRASIL, OS DATA CENTER E AS OPORTUNIDADES DE CRESCIMENTO .....                                             | 14        |
| OPINIÃO – DIREITO - A ECONOMIA DA INDIGNAÇÃO E A LÓGICA DO ENGAJAMENTO A QUALQUER CUSTO.....                             | 15        |
| POLÍTICA - DÍVIDAS RURAIS: FPA E GOVERNO NÃO CHEGAM A ACORDO .....                                                       | 17        |
| NACIONAL - HUB – CURTAS - CECAFÉ CRITICA ANTAQ POR MANTER RESTRIÇÕES NO LEILÃO DO TECON SANTOS 10.....                   | 18        |
| <i>Cecafé critica</i> .....                                                                                              | 18        |
| <i>O pedido da Casa Civil</i> .....                                                                                      | 18        |
| <i>Sem dados</i> .....                                                                                                   | 18        |
| <i>Inconsistência</i> .....                                                                                              | 18        |
| POLÍTICA - ALCOLUMBRE SERÁ ‘INIMIGO’ SE PEC NÃO AVANÇAR, DIZ UCZAI .....                                                 | 19        |
| POLÍTICA - PROFERT DEVE SERÁ VOTADO ESTA SEMANA .....                                                                    | 20        |
| POLÍTICA - KASSAB CRITICA FAMÍLIA BOLSONARO POR ‘FAZER LULA RENASCE’ .....                                               | 20        |
| POLÍTICA - MARINA E TEBET NA FRENTE PELO SENADO .....                                                                    | 21        |
| TRANSPORTES - PORTOS - PL PRORROGA ISENÇÃO DE ADICIONAL SOBRE FRETE NOS PORTOS DO NO E NE.....                           | 22        |
| TRANSPORTES - PORTOS - SUPER TERMINAIS RECEBE GUINDASTES ELÉTRICOS E REFORÇA TRANSIÇÃO .....                             | 23        |
| TRANSPORTES - PORTOS – GUARUJÁ AVANÇA EM ESTUDO DE VIABILIDADE PARA RETROPORTO E EXPANSÃO DO PORTO ..                    | 23        |
| TRANSPORTES - PORTOS - RECEITA FEDERAL INTERCEPTA 448 KG DE COCAÍNA EM SANTOS .....                                      | 24        |
| OPINIÃO – GESTÃO - INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA E INFRAESTRUTURA FORTALECEM A COMPETITIVIDADE DO PORTO ITAPOÁ.....        | 25        |
| TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT AMPLIA FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA E IMPULSIONA CONTRATAÇÃO DE SEGUROS ....                    | 26        |
| TRANSPORTES – AEROPORTOS - NOVO TERMINAL DE EMBARQUE DE UBERLÂNDIA ENTRA EM OPERAÇÃO.....                                | 28        |
| TRANSPORTES - AEROPORTOS - VIRACOPOS ESPERA RECEBER 248 MIL PASSAGEIROS NO FERIADO PROLONGADO .....                      | 29        |
| LOGÍSTICA - CHINA AMPLIA LIDERANÇA NAS COMPRAS INTERNACIONAIS DOS BRASILEIROS .....                                      | 29        |
| PETRÓLEO E GÁS - TENSÕES NO ORIENTE MÉDIO IMPULSIONAM ALTA DO PETRÓLEO .....                                             | 31        |
| PETRÓLEO E GÁS - CUBATÃO ABRE 391 VAGAS PARA PARADA DE MANUTENÇÃO DA RPBC .....                                          | 32        |
| PETRÓLEO E GÁS - ARÁBIA SAUDITA REDUZ PREÇOS DE PETRÓLEO PARA ÁSIA EM AGOSTO .....                                       | 33        |
| PETRÓLEO E GÁS - DOE CORTA PREÇO MÉDIO DO BRENT .....                                                                    | 34        |
| TECNOLOGIA E INOVAÇÃO - DATA CENTERS PODEM INJETAR R\$ 1,5 BI NO PIB POR EMPREENDIMENTO, APONTA FGV                      | 34        |
| TECNOLOGIA E INOVAÇÃO - ENTRAVES REGULATÓRIOS E ENERGIA AINDA DESAFIAM EXPANSÃO DOS DATA CENTERS .                       | 36        |
| TECNOLOGIA E INOVAÇÃO - PROJETO FINANCIADO PELO BNDES APOSTA EM DATA CENTERS MODULARES NACIONAIS                         | 37        |
| COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL VÊ AVANÇO COM EUA, MAS MANTÉM ETANOL FORA DO DEBATE .....                                     | 37        |
| COMÉRCIO EXTERIOR - CORRENTE DE COMÉRCIO ALCANÇA MENOR NÍVEL .....                                                       | 38        |
| COMÉRCIO EXTERIOR - GIGANTES AMERICANAS PEDEM QUE TRUMP NÃO TARIFE MAIS O BRASIL .....                                   | 39        |
| COMÉRCIO EXTERIOR - FLÁVIO PARTICIPA DE AUDIÊNCIA E É CRITICADO .....                                                    | 40        |
| PAPO DE COMPLIANCE – ORGANIZAÇÃO - O LADO HUMANO DOS INDICADORES: QUANDO OS NÚMEROS CONTAM APENAS PARTE DA HISTÓRIA..... | 41        |
| FINANÇAS - IBOVESPA ZERA ALTA DO MÊS COM VOLTA DA TENSÃO ENTRE EUA E IRÃ.....                                            | 42        |
| FINANÇAS - DÓLAR VOLTA A SER COTADO A R\$ 5,15 .....                                                                     | 44        |
| COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - O QUE ACONTECE COM A SUA LIDERANÇA QUANDO VOCÊ SAI DE FÉRIAS?                        | 44        |
| JUSTIÇA - FLÁVIO BOLSONARO PEDE SAÍDA DE DINO DO CASO ‘DARK HORSE’.....                                                  | 46        |
| JUSTIÇA - DEFESA DE JAIR EXPLICA ‘SUMIÇOS’ .....                                                                         | 47        |
| INTERNACIONAL - OTAN ANUNCIA ACORDOS BILIONÁRIOS DE ARMAS E EXIBE FORÇA A TRUMP .....                                    | 47        |
| INTERNACIONAL - IRÃ SE RECUSA A NEGOCIAR SOB AMEAÇAS .....                                                               | 48        |



### **JORNAL O GLOBO – RJ..... 49**

|                                                                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| FMI ELEVA PREVISÃO DE CRESCIMENTO DO BRASIL PARA 2026 E VÊ DESACELERAÇÃO GLOBAL .....                                         | 49 |
| MOTTA AVISA A LÍDERES QUE CÂMARA PODE VOTAR PROJETO SOBRE COMBUSTÍVEIS CASO GOVERNO LULA NÃO RETIRE SUBSÍDIO À GASOLINA ..... | 50 |
| GOVERNO USA BANCOS PÚBLICOS PARA DRIPLAR RESISTÊNCIA DE INSTITUIÇÕES PRIVADAS À VITRINE ELEITORAL DE LULA .....               | 51 |
| IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO SOBRE PETRÓLEO DEVE PERMANECER POR MAIS TEMPO, MESMO COM FIM DE MP .....                                | 54 |
| RÚSSIA PROÍBE EXPORTAÇÕES DE DIESEL APÓS ATAQUES DA UCRÂNIA A REFINARIAS .....                                                | 54 |
| FLÁVIO BOLSONARO DEFENDE ENTRADA DO BRASIL EM ACORDO COMERCIAL ENTRE EUA, MÉXICO E CANADÁ QUE FOI ESVAZIADO POR TRUMP .....   | 56 |

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 57**

|                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| OPINIÃO - NEGÓCIO CRIMINOSO E LUCRATIVO: VORCARO GASTOU MENOS DE 1% DO QUE CAPTOU PARA TER APOIO POLÍTICO..... | 57 |
| GOVERNO CAMINHA PARA EDIÇÃO DE MP NO CASO DA RENEGOCIAÇÃO DAS DÍVIDAS RURAIS.....                              | 58 |
| INDÚSTRIA DE FERRO-GUSA DO BRASIL DEFENDE NOS EUA ISENÇÃO DAS NOVAS TARIFAS SOBRE IMPORTAÇÕES .....            | 59 |
| ECONOMIA GLOBAL, AFETADA PELA GUERRA NO IRÃ E PELA INFLAÇÃO, ENFRENTA FORTE DESACELERAÇÃO.....                 | 61 |

### **VALOR ECONÔMICO (SP)..... 63**

|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| PETRÓLEO ESCALA 5% COM NOVAS TENSÕES ENTRE ESTADOS UNIDOS E IRÃ .....                | 63 |
| SOBERANIA EM IA É UMA QUESTÃO DE OPÇÕES .....                                        | 64 |
| APÓS ATAQUES A EMBARCAÇÕES, QUATRO NAVIOS DE PETRÓLEO E GÁS DESISTEM DE CRUZAR ..... | 66 |

### **FOLHA DE SÃO PAULO - SP..... 68**

|                                                                                        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| AGÊNCIA APONTA CONFLITO DENTRO DO GOVERNO SOBRE LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS ..... | 68 |
| ANTAQ CONCLUI ARRENDAMENTO DO TERMINAL QUE TERÁ INVESTIMENTO DE R\$ 900 MILHÕES .....  | 70 |

### **PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 71**

|                                                                                                         |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| CNT LANÇA AGENDA ESTRATÉGICA PARA DESENVOLVER NAVEGAÇÃO INTERIOR E DESTRAVAR HIDROVIAS BRASILEIRAS .... | 71 |
| BNDES APORTA R\$ 377,2 MILHÕES NA BRADO LOGÍSTICA PARA O PROJETO CARROSSEL FERROVIÁRIO .....            | 72 |
| COM AUMENTO DE CAPITAL, FINEP AMPLIA VISÃO PARA SOLUÇÕES ESTRUTURANTES E PARCERIAS.....                 | 73 |
| SETOR PRODUTIVO DEFENDE PRORROGAÇÃO DA NÃO INCIDÊNCIA DO AFRMM POR MAIS 5 ANOS .....                    | 75 |
| MOVECTA INVESTIRÁ R\$ 100 MILHÕES PARA AMPLIAR OPERAÇÃO EM SUAPE.....                                   | 77 |
| ANP E PETROBRAS ACORDAM ADEQUAÇÃO DE 335 POÇOS MARÍTIMOS ÀS REGRAS DE SEGURANÇA OPERACIONAL .....       | 78 |
| TKMS SERÁ FORNECEDORA DE ATÉ 12 SUBMARINOS EM COOPERAÇÃO NO ATLÂNTICO NORTE.....                        | 79 |
| MAERSK IMPLEMENTA TECNOLOGIA DE CONECTIVIDADE IoT PARA REEFERS.....                                     | 80 |
| SAAM RECEBE 2 NOVOS REBOCADORES DE 80T BP NA TURQUIA .....                                              | 81 |
| IBP VÊ ILEGALIDADES EM MECANISMO PARA IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO SOBRE PETRÓLEO.....                         | 82 |
| ARTIGO - O BOOM DOS MERCADOS OFFSHORE DA AMÉRICA DO SUL À SOMBRA DO CONFLITO .....                      | 83 |

### **MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 85**

|                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM ..... | 85 |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### OBRAS NO ACESSO AO PORTO DE SANTOS TÊM CONCLUSÃO ADIADA PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA

Intervenções de R\$ 27,8 milhões no principal acesso rodoviário ao Porto de Santos seguem sem aditivo contratual

**Por Bárbara Farias 8 de julho de 2026**



***Trabalhos contemplam a construção de um canal de drenagem com maior capacidade de escoamento (Vanessa Rodrigues/AT)***

As obras da Autoridade Portuária de Santos (APS) na Alemoa devem ser concluídas em janeiro de 2027, segundo nova previsão da gestora do Porto. Inicialmente, o prazo para o término dos trabalhos, que começaram em novembro de 2025, era dezembro deste ano. O investimento é de R\$ 27,8 milhões e, até o momento, não houve aditamento contratual formal de prazo ou de valor. O serviço é feito pelo consórcio

Fmeng-Alemoa, que assinou contrato em maio do ano passado.

Segundo a APS, foram concluídos 100 metros da pista de saída do Porto de Santos, na Avenida Engenheiro Augusto Barata, o Retão da Alemoa, que está dentro do pacote de intervenções na região próxima ao Viaduto Paulo Bonavides. O objetivo é garantir fluidez ao tráfego de caminhões no principal acesso rodoviário às indústrias e terminais portuários. Cerca de 14 mil veículos de carga circulam diariamente na região.

As obras incluem uma conversão para o tráfego de caminhões e um canal de drenagem de águas pluviais na Rua Augusto Scaraboto, na saída do Viaduto da Alemoa.



***Obras, que incluem troca de pavimento, visam dar mais fluidez ao principal acesso ao Porto de Santos (Vanessa Rodrigues/AT)***

Em nota, a APS informou que “o canal de drenagem está em execução na projeção da pista de saída, local onde estão concentradas as obras, e no trecho entre a avenida (Avenida Augusto Barata) e o estuário”.

A administração portuária esclareceu que o trecho da avenida que lhe compete “se inicia a aproximadamente 180 metros do Viaduto Paulo Bonavides (limite entre a

área municipal e a poligonal do Porto Organizado) e se estende por cerca de 400 metros (como referência, até próximo ao piperack — estrutura que sustenta os dutos — da empresa Ultracargo, após a rotatória da Alemoa)”.

A APS também fará a troca do atual calçamento de paralelepípedos por um piso asfáltico no Retão da Alemoa, e a rotatória será substituída por dois retornos com entrada livre.

## Complemento

As intervenções nessa região da Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto são complementares às obras da Prefeitura de Santos na Rua Augusto Scaraboto, no entorno do Viaduto Paulo Bonavides, que demandam R\$ 17,4 milhões em investimentos.



**Trabalhos são executados pelo Consórcio Fmeng-Alemao, contratado por R\$ 27,8 milhões pela APS (Vanessa Rodrigues/AT)**

### **Prefeitura**

Conforme A Tribuna publicou nesta terça-feira (7), a pavimentação da pista no sentido São Paulo da Rua Augusto Scaraboto, até a subida do Viaduto Paulo Bonavides, no Distrito Industrial da Alemao, em Santos, precisará de mais tempo para a conclusão.

Em razão disso, a Prefeitura vai aditar o contrato com a TMK Engenharia, que venceria em agosto, até dezembro. O custo permanece em R\$ 17,4 milhões.

A Administração Municipal explicou, em nota, que houve necessidade de ajustes entre o tráfego de caminhões, as suas intervenções e as obras feitas pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

O contrato com a empreiteira foi firmado em agosto de 2024. De acordo com a Prefeitura, os serviços iniciaram, mas foram interrompidos em 24 de novembro devido ao tráfego intenso, sendo retomados em março de 2025.

Houve prorrogação de seis meses de prazo (de fevereiro para agosto de 2026), com aumento de R\$ 3,4 milhões, totalizando os atuais R\$ 17,4 milhões.

Além da pavimentação, a empresa contratada pela Prefeitura dá andamento à construção de calçadas acessíveis sob o Viaduto Paulo Bonavides e nas imediações do terminal da Stolthaven, onde foi assentada a rede de drenagem.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 08/07/2026**

## **TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES TEM ACESSO DIRETO AO PORTO DE SANTOS AVALIADO PELO GOVERNO DE SÃO PAULO**

Quase seis meses após receber o projeto da Prefeitura de Cubatão, Governo de São Paulo mantém análise técnica sobre a ligação direta entre o Porto de Santos e a futura nova pista

**Por Ted Sartori 8 de julho de 2026**



**Com 13,5 quilômetros de extensão, Corredor Porto-Indústria prevê duas faixas de rolamento por sentido (Reprodução)**

Quase seis meses depois de receber oficialmente o projeto, o Governo do Estado ainda não tem definição sobre a possibilidade de incluir o Corredor Porto-Indústria (Copi) nas obras da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes.

Proposto pela Prefeitura de Cubatão, o Copi cria um acesso direto entre a futura pista e o Porto de Santos, sem passar pelas rodovias Anchieta e Cônego Domenico Rangoni, retirando parte do fluxo de caminhões das áreas urbanas da cidade industrial e permitindo maior fluidez no transporte de cargas.

Apesar de a ideia ter sido apresentada em 29 de janeiro pelo prefeito de Cubatão, César Nascimento (PSD), durante reunião com o secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini, a pasta respondeu, em nota, que “está analisando tecnicamente o projeto”. Antes, o Copi já tinha sido apresentado em audiência pública do Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) e submetido ao Conselho da Autoridade Portuária (CAP).

A Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) afirma que o fato de a proposta ter ligação com os estudos da futura terceira pista da Imigrantes faz com que seja avaliada “de forma integrada, considerando aspectos técnicos, operacionais, ambientais, logísticos e econômico-financeiros”. O Estado afirma manter “diálogo institucional com a Prefeitura de Cubatão e demais órgãos envolvidos”.

O Governo Estadual nada mencionou a respeito de uma possível parceria com a União no empreendimento, embora questionado pela Reportagem.

O Governo Federal afirma que um estudo feito pela Infra S.A. sobre o corredor deve ser apresentado no final deste mês. A informação foi confirmada para a Tribuna pelo ministro dos Transportes, George Santoro, em visita ao Porto de Santos, na última terça-feira.

Caso o resultado da análise seja favorável, Santoro disse que iniciará tratativas com o Estado.



***Corredor Porto-Indústria prevê duas faixas de rolamento por sentido, com acostamento e dimensionadas para tráfego pesado (Sílvia Luiz/AT)***

### **O combinado**

Concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), a Ecovias Imigrantes explica que “o projeto da terceira pista (de responsabilidade da empresa) atende à solicitação do Governo do Estado para uma nova ligação entre a região do Planalto e a Baixada Santista, com vocação para veículos pesados, mínimo impacto ambiental e capacidade

para atender a demanda de tráfego atual e futura”.

Segundo a empresa, “novos projetos ou obras complementares, que não estejam no escopo inicial, devem ser submetidos à análise e aprovação do Governo”.

### **Estudos**

Com cerca de 13,5 quilômetros de extensão, o Corredor Porto-Indústria prevê duas faixas de rolamento por sentido, com acostamento e dimensionadas para tráfego pesado. De acordo com cálculos feitos pela Prefeitura, a via teria capacidade para circulação de até 20 mil veículos por dia.

Em nota, a Prefeitura informa que acompanha todas as discussões relacionadas ao projeto.

“Desde a apresentação da proposta, a Administração Municipal tem mantido diálogo institucional com os governos do Estado, Federal, a Infra S.A., autoridades ligadas ao setor de infraestrutura, logística e transportes, além de representantes da iniciativa privada e demais instituições envolvidas no desenvolvimento regional”.

A Prefeitura acrescenta que entende que empreendimentos dessa magnitude exigem análises técnicas aprofundadas e criteriosas, contemplando aspectos de engenharia, mobilidade, logística, meio ambiente, viabilidade econômico-financeira e integração com outros projetos estruturantes. “Por essa razão, respeita o trabalho que vem sendo conduzido pelos órgãos competentes e acompanha atentamente a evolução dos estudos”.

A Prefeitura de Cubatão considera “extremamente positiva” a participação de diferentes instituições na avaliação do projeto. “Não há espaço para disputas entre propostas ou protagonismos institucionais quando o objetivo é solucionar um dos principais gargalos logísticos do País”.

A Administração diz que toda contribuição técnica é bem-vinda e fortalece a construção de uma solução consistente. A Prefeitura defende ainda que o debate esteja concentrado na busca pela melhor alternativa para o interesse público, “seja por meio da integração do Copi à futura terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, seja por outro modelo de implantação que venha a ser considerado tecnicamente mais adequado”.

“O fundamental é que a região avance para uma solução definitiva. Os desafios enfrentados por Cubatão e pelo Porto são urgentes”.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 08/07/2026**

### **MOEGÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ ATINGE 95% DAS OBRAS E AMPLIARÁ EM 63% A EFICIÊNCIA FERROVIÁRIA**

Maior obra portuária em execução no Brasil recebeu mais de R\$ 650 milhões em investimentos e permitirá movimentar até 24 milhões de toneladas de grãos por ano

**Por A Tribuna.com.br 8 de julho de 2026**



**Módulos formam um sistema de cerca de 1,7 quilômetro de extensão, com mais de 4 mil metros de correias (Claudio Neves/Portos do Paraná)**

Com o içamento do último dos 54 módulos de galerias metálicas que compõem o sistema de transporte de grãos e farelos vegetais, o Moegão, no Porto de Paranaguá (PR), atingiu a marca de 95% de execução. É a maior obra portuária em execução no Brasil. São mais de R\$ 650 milhões em investimentos, com recursos próprios da Portos do Paraná e financiamento concedido pelo BNDES.

Os módulos formam um sistema de cerca de 1,7 quilômetro de extensão que abriga mais de 4 mil metros de correias transportadoras já instaladas. As galerias, criadas exclusivamente para o Moegão, contam com três linhas de esteiras que vão operar simultaneamente, de forma independente, levando os produtos descarregados dos vagões para os terminais de exportação.

O edifício da moega está concluído, assim como o Sistema de Prevenção e Combate a Incêndio (SPCI), indispensável para a segurança operacional. Outra parte da estrutura que está pronta é a torre de elevadores, responsável por levar os produtos recebidos na moega para as correias transportadoras aéreas.

O complexo da moega também é dotado de inúmeros equipamentos que já estão instalados e prontos para entrar em funcionamento. Muitos ficam no subsolo, distribuídos em diversos níveis que totalizam 14 metros de profundidade, estrutura equivalente a um prédio de quatro andares.

O projeto reúne características inéditas na engenharia ferroviária e portuária, ao centralizar em um único local o recebimento de cargas de grãos vegetais transportadas por trens para posterior embarque em navios.

#### **Ampliação**

O Porto de Paranaguá tem capacidade para receber até 550 vagões por dia. Com o funcionamento do Moegão, serão até 900 vagões descarregados ao longo de 24 horas. O ganho de eficiência operacional será de 63%.

Quando entrar em operação, o Moegão elevará o potencial de recebimento de grãos e farelos pelo modal ferroviário no Porto de Paranaguá, que poderá movimentar até 24 milhões de toneladas ao ano. Hoje são pouco mais de cinco milhões de toneladas.

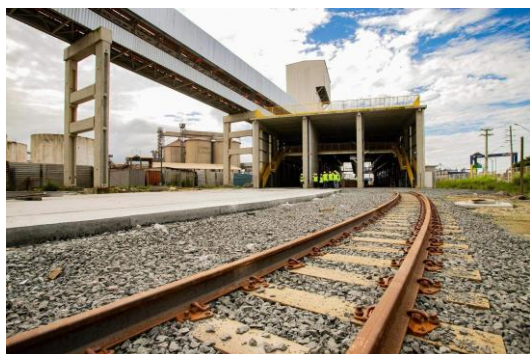
Com este investimento, além de atender à demanda atual, o porto paranaense estará preparado para o aumento do fluxo previsto para os próximos anos. A obra foi projetada para atender à ampliação da Ferroeste, que terá um de seus ramais saindo do estado de Mato Grosso do Sul, e da Malha Sul, que também será reestruturada.

O Moegão atenderá a 11 terminais portuários do Corredor de Exportação Leste (Corex), responsáveis pela armazenagem e pelo embarque dos produtos nos navios. Cada empresa ficará responsável por se conectar ao sistema de recebimento de carga nas torres de transferência.

### **Sem poluição**

As galerias são dotadas de equipamentos que evitam a dispersão de poeira no ambiente durante o transporte dos produtos.

Da mesma forma, a moega possui equipamentos que farão a captação do material particulado gerado durante o descarregamento dos vagões. Os resíduos retornarão à moega, contribuindo para a qualidade do ar e evitando perdas de carga.



***Complexo em Paranaguá conta com três linhas férreas que funcionarão de forma independente (Claudio Neves/Portos do Paraná)***

### **Linha férrea ainda este mês**

As equipes que executam as obras trabalham de forma simultânea em diferentes frentes, como na finalização da linha férrea. “Agora faltam poucos metros de trilhos. Devemos entregar essa parte até o final de julho”, explica o diretor de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, Victor Kengo.

As obras dos prédios de administração e de manutenção, que ficam ao lado da moega, estão em execução. Outro elemento fundamental para o funcionamento da megaestrutura é a montagem da subestação de energia elétrica, totalmente dedicada ao funcionamento do Moegão.

### **Pera ferroviária**

O complexo conta com três linhas férreas que funcionarão de forma independente, possibilitando o esvaziamento simultâneo de três vagões em cada uma delas.

Atualmente, a recepção de grãos e farelos pelo modal ferroviário não é centralizada. Os vagões são direcionados para os terminais, com a necessidade de manobras das composições. Essa operação, por vezes, interrompe o trânsito nas ruas da região portuária por mais de 40 minutos.

Sem a necessidade de divisão da composição, as passagens de nível (onde os trilhos cruzam as ruas) serão reduzidas de 16 para cinco. Com isso, o trânsito ficará interrompido apenas por alguns minutos, tempo suficiente para a passagem do trem, que leva, em média, de 10 a 15 minutos.

O Moegão poderá abrigar até 180 vagões de uma só vez. Instalado em uma área de 600 mil metros quadrados (m<sup>2</sup>), o complexo para receber os trens foi desenvolvido em formato de pera, com acessos por dois pontos. Esse projeto circular evita o bloqueio das ruas, facilita o fluxo de entrada e saída das composições por ambos os lados e traz mais agilidade às operações de descarga.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 08/07/2026**

### OBRA NO ACESSO AO PORTO DE SANTOS TEM PRAZO AMPLIADO ATÉ DEZEMBRO; SAIBA OS DETALHES

Prazo foi ampliado devido a ajustes no tráfego de caminhões, intervenções da APS e condições climáticas no Distrito Industrial da Alemoa

**Por Bárbara Farias 7 de julho de 2026**



**Contrato da Prefeitura empreiteira foi firmado em agosto de 2024 para obras no valor de R\$ 17,4 milhões (Vanessa Rodrigues/AT)**

A pavimentação da pista sentido São Paulo da Rua Augusto Scaraboto, até a subida do Viaduto Paulo Bonavides, no Distrito Industrial da Alemoa, em Santos, necessitará de mais tempo para a conclusão. Em razão disso, a Prefeitura vai aditar o contrato com a TMK Engenharia, que venceria em agosto, até dezembro. O custo permanece em R\$ 17,4 milhões.

A Administração Municipal explicou, em nota, que houve necessidade de ajustes entre o tráfego de caminhões, as suas intervenções e as obras feitas pela Autoridade Portuária de Santos (APS). “A APS é responsável pela ampliação do canal na Augusto Scaraboto e por interligações de drenagem na Avenida Engenheiro Augusto Barata (Retão da Alemoa), assim como obras nessa via para a conversão de caminhões, o que permitirá a continuidade das intervenções a cargo da Prefeitura”.

Além disso, de acordo com o Governo Municipal, “foi necessário reprogramar serviços devido ao tráfego intenso de caminhões e intervenções da APS, sem contar com as interrupções provocadas pela instabilidade do tempo”.

A região é o único acesso às empresas retroportuárias e aos terminais da Margem Direita do Porto de Santos. Cerca de 14 mil caminhões circulam diariamente no local.

#### Andamento

O contrato com a empreiteira, vencedora da concorrência pública, foi firmado em agosto de 2024. De acordo com a Prefeitura, os serviços iniciaram, mas foram interrompidos em 24 de novembro devido ao tráfego intenso, sendo retomados em março de 2025.

Houve prorrogação de seis meses de prazo (de fevereiro para agosto de 2026), com aumento de R\$ 3,4 milhões, totalizando os atuais R\$ 17,4 milhões.

Além da pavimentação, a empreiteira dá andamento à construção de calçadas acessíveis sob o Viaduto Paulo Bonavides e nas imediações do terminal da Stolthaven, onde foi assentada a rede de drenagem. O projeto de melhoria da drenagem será complementado com intervenções a cargo da APS em área da União.

Segundo o Executivo, a readequação do sistema viário no local alcançou 89% de execução, entrando na penúltima etapa das obras após cerca de 430 dias de trabalhos.

As intervenções concentram-se na Rua Augusto Scaraboto e imediações, além da pista de acesso ao Viaduto Paulo Bonavides, e têm como objetivo melhorar a drenagem, reduzir os conflitos nos cruzamentos e aumentar a fluidez na região.

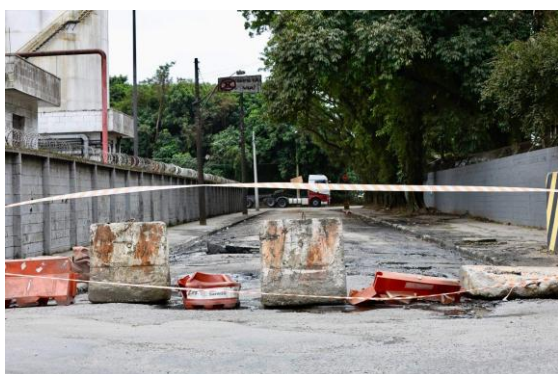
#### Já feito

Segundo a Prefeitura, entre os serviços já concluídos estão a aplicação de pavimento rígido na interseção das ruas Augusto Scaraboto e Aurélio Batista Félix, a pavimentação da entrada da Stolthaven, a execução de 230 m² de calçadas acessíveis nas proximidades do terminal e cerca de 800 m² de pavimentação na pista de acesso ao Viaduto Paulo Bonavides.

Restam aproximadamente 200 m<sup>2</sup> de calçadas na região da Stolthaven. A conclusão dessas frentes depende da cura do concreto — processo que leva entre sete e 14 dias e garante resistência adequada ao material — e da aprovação dos ensaios de compressão e tração na flexão, que verificam se o pavimento atende às especificações do projeto.

Na área de drenagem, faltam 60 metros de rede, equivalentes a cerca de 10% desse serviço. A execução está condicionada à aprovação do plano de contingência de trânsito, necessário para permitir o avanço das equipes sem comprometer a segurança viária e a mobilidade no acesso à Hipercon Terminais. A área que ainda aguarda liberação operacional representa cerca de 6% do total da obra.

A Prefeitura informou ainda que a empreiteira aguarda o rebaixamento da rede de distribuição de água pela Sabesp para concluir as escavações e iniciar a base da pavimentação em um dos trechos restantes.



### ***Administração Municipal afirma que está discutindo a situação da rua (Vanessa Rodrigues/AT)***

#### **Rua intransitável**

A Rua dos Italianos, no Distrito Industrial da Alemoa, está interditada há uma semana e não tem previsão de liberação ao tráfego. Uma das principais vias de acesso de caminhões, ela está intransitável. Por ser via de saída do bairro, o seu fechamento vem sendo alvo de reclamações de empresários e motoristas.

Em nota, a Administração Municipal afirma que está discutindo a situação da rua, que se encontra interditada por causa do fluxo de veículos pesados naquele trecho, responsável por comprometer a pavimentação. “Neste momento, a Administração está analisando as alternativas para a definição dessa obra”, informou a Prefeitura de Santos.

Sobre a falta de cuidados com a via, o Governo Municipal diz que a Rua dos Italianos recebeu “diversas ações de zeladoria ao longo do ano, com limpeza das caixas de lobo e de seus ramais em janeiro e serviços de tapa-buraco nos meses de janeiro, fevereiro e junho, no trecho entre as ruas Aurélio Batista e Albert Schweitzer”.

Ainda conforme as explicações, as intervenções foram feitas pela Prodesan, sob supervisão da Secretaria das Prefeituras Regionais (Sepref).

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**  
**Data: 07/07/2026**



## **ME – MOVIMENTO ECONÔMICO**

### **MOVECTA SE ANTECIPA AO CRESCIMENTO DE SUAPE DOBRANDO ÁREA ALFANDEGADA**

Empresa vai investir R\$ 100 milhões em expansão, tecnologia e equipamentos, e mira faturamento de R\$ 2 bilhões até 2030. Mais 100 vagas serão abertas

**Por Patrícia Raposo - De Recife - CEO do Movimento Econômico**

[patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br](mailto:patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br)



**Rodrigo Casado, CEO da Movecta/Foto: divulgação**

A Movecta vai dobrar sua área alfandegada em Suape e colocar em operação uma segunda unidade na região, em um movimento estratégico para se antecipar ao novo ciclo de crescimento esperado para o porto pernambucano. O plano prevê a implantação do Terminal 2, em área de CLIA — Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, além de investimentos em tecnologia, equipamentos e melhorias operacionais que somam R\$ 100 milhões.

O anúncio, antecipado em entrevista exclusiva ao Movimento Econômico pelo CEO da Movecta, Rodrigo Casado, faz parte do planejamento estratégico da companhia. A empresa deve fechar 2026 com faturamento próximo de R\$ 1 bilhão, mas quer chegar a 2030 com receita de R\$ 2 bilhões.

A Movecta atua como operadora logística retroportuária, oferecendo armazenagem alfandegada, transporte rodoviário e serviços agregados às cargas que chegam aos portos ou saem deles. A empresa não faz navegação, mas se posiciona como elo entre o porto e o cliente, ou entre o cliente e o porto, atuando também nos portos de Santos (SP) e Itajaí (SC).

O movimento em Suape está diretamente ligado à expectativa de aumento da movimentação de cargas no porto, impulsionada pela chegada da APM Terminals, subsidiária do grupo Maersk, e por outros investimentos em infraestrutura logística na região.

“Com o anúncio dos investimentos da APM Terminals, a gente realmente acredita que novas rotas marítimas virão para Suape, que novas oportunidades acontecerão e que haverá mais desenvolvimento”, afirmou Casado.

### **Movecta garante retaguarda**

A expansão da Movecta vai garantir que Suape tenha uma retaguarda logística preparada para absorver esse crescimento. A empresa já opera uma unidade alfandegada de 90 mil metros quadrados dentro da zona primária do porto, próxima ao Tecon Suape. O Terminal 2 da companhia terá 86 mil metros quadrados, dos quais 6 mil já estão prontos. A expansão para a área total será gradual, acompanhando o crescimento da movimentação portuária.

A nova unidade está localizada em uma área da própria empresa, licenciada pela Receita Federal para operar como recinto alfandegado. A licença do CLIA já existia desde 2023, mas vinha sendo mantida em compasso de espera. Segundo Casado, a companhia não via, até então, volume suficiente na região para justificar a ativação plena do projeto. O cenário, no entanto, mudou.

A entrada da APM Terminals no porto acelerou a competitividade entre operadores portuários. “Estamos nos antecipando a esse movimento. Queremos estar totalmente preparados para atender a qualquer demanda dos clientes”, resumiu Casado.

A expectativa do CEO é que a consolidação do fluxo de investimentos ocorra nos próximos dois ou três anos, à medida que a operação da APM Terminals comece a ganhar escala.

### **Potencial de Suape**

A aposta da Movecta parte da avaliação de que Suape pode ampliar protagonismo no cenário portuário nacional. Casado lembra que, em 2010, quando a companhia chegou ao porto pernambucano por meio de aquisições, havia a expectativa de que Suape se tornasse um dos três maiores portos do país em movimentação de contêineres. Esse potencial, segundo ele, não se concretizou plenamente nos últimos anos, mas permanece relevante.



### **Unidade 1 da Movecta fica ao lado do Tecon Suape/Foto: Divulgação**

“Suape tem uma posição importante, embora hoje esteja, acredito, na casa do sexto maior porto do Brasil em movimentação de contêineres. Mas vemos muito potencial para que seja um hub logístico do Nordeste”, afirmou.

Para o executivo, o porto passa por uma nova janela de oportunidade. Além da chegada da APM Terminals, ele cita o esforço da autoridade

portuária, da Receita Federal, dos operadores e dos armadores para aumentar a eficiência e a competitividade da região.

Em Suape, a companhia atende operações de importação e exportação, mas a maior parte da receita vem da importação. A razão, segundo Casado, é que a carga importada permite maior agregação de valor. Muitas vezes, depois de desembarcar, o produto ainda precisa passar por processos como abertura de contêiner, montagem, desmontagem, etiquetagem, rotulagem, embalagem, selagem ou outras intervenções antes de seguir ao destino final.

“A importação é importante porque permite gerar mais serviço agregado. A carga chega e ainda posso manipular, etiquetar, embalar, montar e mandar para o destino final”, afirmou.

A Movecta atende setores como farmacêutico, químico, de bebidas, automotivo e de alimentos. Em Suape, segundo Casado, a companhia é a maior recebedora de bebidas importadas no porto. Esses produtos, em geral, demandam serviços acessórios antes da distribuição no mercado interno.

### **Antiga Localfrio**

A empresa, que completa 73 anos em 2026, também carrega o legado da antiga Localfrio, marca substituída por Movecta em 2023. A mudança refletiu a diversificação da companhia para além da cadeia fria, embora essa continue sendo uma especialidade relevante, especialmente em cargas refrigeradas e congeladas. Casado destaca que a companhia atende desde cargas secas de exportação até operações mais complexas, como as de produtos farmacêuticos refrigerados.



### **Movecta tem unidades nos portos de Suape, Santos e Itajaí/Foto: divulgação**

“Hoje conseguimos dar tranquilidade ao porto de que qualquer carga que chegue aqui terá uma retroárea capaz de atender à necessidade do cliente”, disse.

Para Casado, a existência de uma retroárea preparada influencia diretamente a decisão de trazer cargas para determinada região. “Se o importador precisar fazer algum tipo de manipulação na carga, ele quer saber se aquela região tem uma área retroportuária que ofereça

esse serviço. Se não tiver, muitas vezes ele não quer levar a carga para lá”, explicou.

### **Reforço tecnológico**

Os investimentos contemplam reforço em tecnologia. Um dos exemplos citados pelo CEO é o Centro de Controle Operacional, instalado em Santos, mas responsável pelo planejamento dos terminais da companhia em todo o Brasil. A estrutura usa inteligência artificial para organizar a disposição dos contêineres nos pátios e reduzir o número de movimentações necessárias, o tempo de operação e os custos.

“Um caminhão podia levar várias horas para retirar um contêiner em uma unidade da empresa. Com a reorganização operacional e o uso de tecnologia, esse tempo médio caiu para cerca de 45 minutos”, ressalta.

Outro investimento citado é o ReefWatch, sistema de telemetria usado no monitoramento de contêineres reefer, destinados a cargas refrigeradas. A tecnologia acompanha a temperatura das cargas durante todo o período em que elas estão sob gestão da companhia, reduzindo o risco de avarias.

A empresa também vem adquirindo equipamentos mais eficientes de movimentação e redesenhando layouts de pátios para aumentar a produtividade. Essa frente é considerada essencial no planejamento estratégico, especialmente nas unidades em que não há possibilidade de expansão física.

“Em Suape, temos o melhor dos mundos, porque podemos aumentar de tamanho e também colocar tecnologia para fazer tudo de forma mais eficiente. Em outras unidades, onde não dá para ampliar área, a tecnologia permite usar melhor o espaço existente”, afirmou.

### Plano de expansão

A expansão em Suape faz parte de um plano mais amplo de crescimento. No Movecta 2030, a empresa prevê dobrar de tamanho, combinando expansão orgânica, ganhos de eficiência, tecnologia, entrada em novas geografias e possíveis aquisições.

Segundo Casado, entre 60% e 70% do crescimento necessário para atingir os R\$ 2 bilhões em faturamento virá da capacidade orgânica da própria companhia. Os 30% a 40% restantes dependerão de crescimento inorgânico, por meio de aquisições ou entrada em novas regiões.

Para conduzir essa agenda, a Movecta criou uma diretoria de estratégia e transformação dedicada a avaliar geografias e oportunidades no Brasil. No Nordeste, Ceará e Bahia estão no radar, embora Suape siga sendo visto como o principal hub potencial da região.

“Estamos avaliando Ceará e Bahia, mas visualizamos Suape como uma localização de ouro”, afirmou Casado.

### Mais empregos

A empresa tem cerca de 1,2 mil colaboradores diretos no Brasil. Em Suape, são 250. Com os novos investimentos, a expectativa é criar pelo menos mais 100 posições na região ao longo do ciclo de expansão.

A qualificação de mão de obra é um dos desafios. Casado afirma que a Movecta trabalha com planos internos de carreira para formar profissionais dentro da própria operação. A ideia é permitir que um colaborador que entra como ajudante possa evoluir para operar empilhadeiras de pequeno porte e, depois, equipamentos de maior complexidade.

Para o CEO, a vocação portuária de Suape, Santos e Itajaí ajuda a reduzir esse gargalo, mas a formação de mão de obra especializada continuará sendo estratégica para sustentar o crescimento.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 08/07/2026**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ELEIÇÕES: ANTAQ ALTERA COMUNICAÇÃO INSTITUCIONAL DURANTE O PERÍODO DE DEFESO ELEITORAL



Medidas seguem a legislação vigente e incluem restrições à divulgação de conteúdos institucionais e adequações no funcionamento dos canais oficiais da Agência

Brasília, 07/07/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) informa que, durante o período de defeso eleitoral, haverá alteração em sua comunicação institucional. A medida, adotada a partir de 04/07, segue orientação da Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República (Secom/PR) e está fundamentada na Lei nº 9.504/97 (Lei das Eleições). As mudanças permanecerão em vigor até o encerramento do período eleitoral.

A legislação eleitoral veda a divulgação de conteúdos de caráter institucional - como notas, artigos, entrevistas e reportagens - que possam ser interpretados como promoção da imagem da Agência ou do Governo Federal. Em cumprimento à legislação, as notícias institucionais publicadas anteriormente serão temporariamente retiradas do ar. Durante esse período, serão divulgados apenas conteúdos relacionados à cobertura noticiosa protocolar e informações cuja publicação seja motivada por grave e urgente necessidade pública.

Em relação às redes sociais, a ANTAQ informa que os perfis oficiais no Facebook e no X (antigo Twitter) estão temporariamente indisponíveis. Já os canais no Instagram e no YouTube permanecerão ativos, com adequações em seu conteúdo e funcionamento, em conformidade com a legislação eleitoral. No LinkedIn, a Agência passou a utilizar um perfil específico para esse intervalo: @antaq-no-periodo-eleitoral.

Os serviços prestados pela ANTAQ e seus canais de atendimento ao cidadão permanecem funcionando normalmente. As adequações têm caráter temporário e visam assegurar o cumprimento da legislação eleitoral aplicável aos órgãos e entidades da administração pública federal.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

**Data:** 08/07/2026



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – O BRASIL, OS DATA CENTER E AS OPORTUNIDADES DE CRESCIMENTO**

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

A corrida global por capacidade de processamento de dados, acelerada pelo crescimento exponencial da inteligência artificial, acaba impulsionando grandes investimentos em infraestrutura. São medidas necessárias para a operação de data centers de escala industrial, que consomem de 100 a centenas de megawatts e demandam energia confiável, conectividade de alta velocidade e segurança física e cibernética. São unidades que estão sendo instaladas com urgência em países que reúnem as condições certas. O estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) apresentado esta semana demonstra que um único empreendimento desses de 100 MW pode adicionar R\$ 1,5 bilhão ao PIB brasileiro e gerar 12.560 empregos diretos e indiretos. O Brasil tem vantagens estruturais reais para atrair esses investimentos. O que ainda falta — e o que o estudo identifica com honestidade — é a decisão política de transformar essas vantagens em política pública integrada.

As vantagens nacionais são genuínas. O Brasil tem a mais limpa das grandes matrizes elétricas do mundo, com mais de 80% de geração renovável, ativo estratégico num setor que responde globalmente por cerca de 2% do consumo de eletricidade e que está sob crescente pressão de corporações com metas de descarbonização. Tem posição geográfica que o coloca como ponto natural de conexão entre América do Sul, América do Norte, Europa e África por cabos submarinos de fibra óptica. Tem custos de construção civil competitivos em relação aos hubs digitais estabelecidos nos Estados Unidos, na Europa e em Singapura. E tem um mercado interno de mais de 200 milhões

de pessoas com consumo digital crescente, o que garante demanda local para complementar operações orientadas à exportação de serviços de processamento.

O problema está nas condições de contorno. Data centers de grande escala consomem energia de forma intensiva e contínua. Um total de 100 MW é o equivalente ao consumo de uma cidade de médio porte, operando ininterruptamente. A energia limpa do Brasil existe; a questão é se a rede de transmissão consegue entregá-la com confiabilidade e a preços competitivos nos locais onde os investidores querem instalar empreendimentos. O gargalo brasileiro não está na geração, mas na transmissão. Um data center que sofre interrupções de fornecimento ou paga tarifas elevadas por congestionamento de rede perde sua vantagem competitiva, independentemente de quão limpa seja a energia que o alimenta.

A questão da mão de obra é igualmente crítica e menos discutida. O estudo da FGV estima 12.560 empregos por empreendimento. Mas 85% são temporários, concentrados na construção. Os 15% permanentes correspondem a funções de engenharia de sistemas, segurança cibernética e operação técnica especializada, exatamente as carreiras em que o Brasil tem déficit estrutural de formação. Atrair um data center de 100 MW e não ter técnicos qualificados para operá-lo é uma variante digital do problema identificado ao tratar da escassez de oficiais da Marinha Mercante para os navios do Programa Mar Aberto: a infraestrutura física avança; o capital humano não acompanha.

O BE News entende que o Brasil precisa de uma estratégia de hub digital que integre quatro agendas que hoje correm em paralelo sem coordenação suficiente: a agenda energética, que é o fornecimento confiável para grandes consumidores, com prioridade na expansão da rede de transmissão para regiões com geração renovável abundante; a agenda de conectividade, com a ampliação dos cabos submarinos e dos pontos de troca de tráfego (IXPs) que posicionam o Brasil como hub de routing regional; a agenda de formação, com programas articulados entre universidades, institutos tecnológicos e empresas em engenharia de sistemas, computação em nuvem, segurança cibernética e inteligência artificial, e a agenda regulatória, demandando um marco legal que dê previsibilidade fiscal e jurídica por vinte ou trinta anos a investidores que precisam dessa certeza antes de comprometer bilhões.

O Porto do Pecém já anunciou projeto de data center abastecido por energia renovável, iniciativa que ilustra como portos e zonas industriais com acesso a energia limpa e fibra óptica tornam-se locais naturais para essa infraestrutura. O Brasil tem, nas regiões costeiras do Nordeste, uma combinação que nenhum outro país da América Latina consegue reunir: geração eólica e solar abundante, cabos submarinos de conexão com Europa e Estados Unidos, terreno disponível e custos competitivos. Transformar essa combinação em hub digital de referência global não é ambição desproporcionada. É, na era da inteligência artificial, exatamente o tipo de aposta que os países que chegarem primeiro sustentarão por décadas. A janela está aberta. O servidor está esperando energia.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 08/07/2026**

## OPINIÃO – DIREITO - A ECONOMIA DA INDIGNAÇÃO E A LÓGICA DO ENGAJAMENTO A QUALQUER CUSTO



### ROBERTA LOPES DA CRUZ ANTONIO

Professora de Direito Digital e Civil na Universidade Católica de Santos (SP), advogada e consultora especializada em Direito Digital e Proteção de Dados, mestre em Direito da Segurança Nacional pela Georgetown University (EUA).  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

O algoritmo não sabe quando você está aplaudindo. Também não sabe quando você está indignado. Para ele, atenção é atenção. Isso significa que a sua indignação pode estar financiando exatamente o conteúdo que você gostaria de eliminar da internet.

Vivemos em uma economia em que a atenção se tornou um dos ativos mais valiosos do mundo digital. Plataformas disputam segundos do nosso tempo, criadores de conteúdo disputam nossa interação e



empresas disputam nossa permanência na tela. Nesse ambiente, o algoritmo exerce um papel decisivo ao selecionar o que será mostrado para cada usuário. Mas há um aspecto desse funcionamento que ainda passa despercebido por grande parte das pessoas: algoritmos de recomendação não possuem senso moral. Eles não sabem distinguir, por si só, se um conteúdo gerou milhares de comentários porque foi admirado ou porque provocou revolta. O que conseguem identificar é que aquele material mobilizou pessoas, reteve atenção e produziu um elevado nível de interação.

Essa lógica cria um incentivo extremamente poderoso. Se aquilo que mais prende a atenção tende a alcançar maior distribuição, cresce também a tentação de produzir conteúdos desenhados não para informar, educar ou agregar valor, mas simplesmente para provocar reações intensas. É por isso que tantas vezes nos deparamos com publicações que parecem absurdas, ofensivas ou intelectualmente desonestas. Em muitos casos, a pergunta correta talvez não seja “como alguém pode pensar dessa forma?”, mas sim “será que essa pessoa realmente acredita no que publicou ou apenas descobriu que a indignação gera alcance?”.

Não é coincidência que vídeos de violência sejam acompanhados de perguntas óbvias como “o que você achou disso?” ou, ainda, que afirmações manifestamente controversas sejam lançadas sem qualquer compromisso com um debate sério. O objetivo frequentemente não é obter conhecimento, mas comentários. Não é promover reflexão, mas retenção. Cada resposta indignada, cada discussão nos comentários, cada compartilhamento acompanhado de uma crítica pode funcionar como um sinal de que aquele conteúdo conseguiu capturar atenção. E atenção é exatamente o recurso que os sistemas de recomendação procuram identificar para decidir o que merece alcançar mais pessoas.

O efeito perverso dessa dinâmica é que usuários bem-intencionados acabam sendo transformados em instrumentos involuntários de uma estratégia de amplificação. Ao acreditar que estão combatendo uma ideia absurda, muitas vezes estão fornecendo exatamente o combustível que aquele conteúdo precisava para continuar circulando. A indignação passa a ser monetizada e a revolta se torna uma métrica. A consequência disso é a de que o debate público acaba sendo contaminado por incentivos que premiam o choque em vez da qualidade.

Existe ainda um segundo efeito, menos visível, mas igualmente preocupante. Os algoritmos aprendem continuamente com nosso comportamento. Quanto mais tempo dedicamos a determinado tipo de conteúdo, quanto mais comentamos, compartilhamos ou interrompemos nossa navegação para observá-lo, maiores podem ser os indícios de que aquele assunto desperta nosso interesse. Pouco importa que esse interesse tenha sido motivado por repulsa. O sistema registra atenção. E atenção frequentemente influencia futuras recomendações. Em outras palavras, ao reagirmos repetidamente a conteúdos que detestamos, podemos acabar ensinando a plataforma a nos entregar ainda mais materiais semelhantes.

Essa realidade impõe um desafio que vai muito além da tecnologia. Trata-se de uma questão de educação digital. Da mesma forma que aprendemos a identificar golpes eletrônicos ou proteger nossos dados pessoais, precisamos desenvolver competências para compreender como nossa própria atenção pode ser manipulada. Nem toda provocação merece resposta e nem toda polêmica exige um comentário (isso é uma lição para a vida, aliás, não apenas para o digital). Em determinadas situações, a decisão mais inteligente não é rebater, mas retirar o incentivo que sustenta aquele modelo de produção de conteúdo.

Isso não significa defender o silêncio diante de temas relevantes ou abandonar o debate público. Significa compreender que existem estratégias deliberadamente construídas para explorar nossas emoções e transformar indignação em engajamento. Quando identificamos esse mecanismo, passamos a exercer uma forma diferente de cidadania digital: escolhemos conscientemente onde investir nosso tempo, nossa atenção e nossa interação.

Existe uma conhecida reflexão segundo a qual o maior inimigo do amor não é o ódio, mas a indiferença. Curiosamente, essa lógica também oferece uma importante lição para o ambiente digital. Diante de conteúdos concebidos apenas para manipular emoções e alimentar algoritmos, a resposta

mais eficaz talvez não seja a revolta. Talvez seja justamente a indiferença. Nenhum comentário. Nenhum compartilhamento. O mínimo possível de atenção. Porque, na economia da atenção, ignorar também pode ser uma forma de responsabilidade.

*Roberta Lopes da Cruz Antonio escreve quinzenalmente para o BE News. Seus textos são publicados às quartas-feiras.*

**NEM TODA PROVOCAÇÃO MERECE RESPOSTA E NEM TODA POLÊMICA EXIGE UM COMENTÁRIO (ISSO É UMA LIÇÃO PARA A VIDA, ALIÁS, NÃO APENAS PARA O DIGITAL). EM DETERMINADAS SITUAÇÕES, A DECISÃO MAIS INTELIGENTE NÃO É REBATER, MAS RETIRAR O INCENTIVO QUE SUSTENTA AQUELE MODELO DE PRODUÇÃO DE CONTEÚDO**

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## POLÍTICA - DÍVIDAS RURAIS: FPA E GOVERNO NÃO CHEGAM A ACORDO

Na reunião desta terça-feira, houve melhora na proposta governista, mas impasses sobre taxas e prazos persistem

**Do Estadão Conteúdo**



**O líder do governo na Câmara, Paulo Pimenta, disse que a proposta do governo “melhorou muito” e vai incluir a renegociação de dívidas de CPRs**

O presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), Pedro Lupion (Republicanos-PR), afirmou nesta terça-feira, 7, que ainda não há acordo com o Ministério da Fazenda sobre o montante, taxas e prazo para renegociação das dívidas rurais.

Parlamentares do grupo se reuniram com o ministro Dario Durigan para debater o tema e receberam uma proposta de Medida Provisória, mas sem alcançar consenso.

“Não chegamos a acordo, apresentamos ao ministro e ao líder do governo as nossas preocupações quanto a essa alteração estrutural nessa renegociação e agora nós vamos nos reunir novamente à tarde, fazer as nossas contas e entender quais são os números, lembrando que não há qualquer tipo de acordo sobre o fim do PL 5122/2023 ou aprovação de uma medida provisória”, afirmou à imprensa depois do encontro.

Ele disse ainda que a FPA não aceita o fim do PL das dívidas rurais aprovado no Senado e que há um embate político sobre esse teto. Segundo ele, como não há mais possibilidade de alterar o texto no Congresso, porque já foi aprovado pela Câmara e pelo Senado, o governo teria proposto fazer essas mudanças via MP.

“O que nos foi apresentado foi uma série de alternativas ao PL 5122 através de uma medida provisória que passa a vigorar imediatamente da sua publicação. O que nós temos que entender é que hoje estamos num embate político da compreensão do governo de que não tem condições de aprovar na Câmara o texto e nós não aceitamos que o texto do 5.122 não valha. Então nós vamos tentar chegar ao meio termo”, completou.

Lupion afirmou que a ideia de juntar o governo e a bancada do agro para debater o assunto foi do presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), para tentar um acordo. A FPA defende que a renegociação seja para produtor com perda climática e perda de renda, enquanto o governo quer limitar o impacto tratando apenas de quem teve perda por clima extremo, como no Rio Grande do Sul.

“A tentativa do presidente Motta dessa negociação, que foi articulada por ele, foi justamente para que a gente tentasse chegar a um acordo se não houver acordo aí nós temos os instrumentos de pressão”, disse.

### Governo

O líder do governo na Câmara, Paulo Pimenta (PT-RS), disse que a reunião entre Ministério da Fazenda e Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) foi positiva, mas não sanou todas as divergências. Um novo encontro deve ocorrer até esta quarta-feira.

“Ficamos de conversar para ver questões que envolvem taxas de juros, prazo de financiamento e regras de enquadramento”, disse Pimenta, que participou da reunião.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2026

## NACIONAL - HUB – CURTAS - CECAFÉ CRITICA ANTAQ POR MANTER RESTRIÇÕES NO LEILÃO DO TECON SANTOS 10

Por Leopoldo Figueiredo [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

Entidade afirma que decisão da Antaq contraria orientação da Casa Civil, carece de evidências técnicas e pode reduzir a competitividade do novo terminal de contêineres

### CECAFÉ CRITICA

O Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) criticou a decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de manter, em despacho do último dia 2 encaminhado à Casa Civil, o modelo de licitação em duas fases para o Tecon Santos 10. Nessa proposta, na primeira etapa, não poderão participar da disputa armadores e as empresas que já atuam no segmento de contêineres no Porto de Santos (SP), onde o empreendimento será implantado. Eles só competiriam pela concessão em um segundo momento, que ocorreria caso não haja participantes no primeiro. Com essa postura, o órgão regulador contrariou a orientação do Governo Federal de realizar o certame de forma aberta desde a primeira etapa. Para o Cecafé, a restrição à participação de operadores incumbentes na fase inicial não está sustentada em evidências técnicas.

### O PEDIDO DA CASA CIVIL

A Casa Civil havia orientado, por meio da Nota Técnica nº 11/2026/SIEC/SEPPI/CC/PR, a remoção das restrições à participação na primeira fase do leilão, condicionada ao compromisso de desinvestimento por parte do eventual vencedor que já detenha ativos no Porto de Santos. E havia proposto a elevação do valor mínimo de outorga para R\$ 1,044 bilhão. A Antaq, em despacho assinado pelo diretor-geral Frederico Carvalho Dias, manteve o modelo original, já aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

### SEM DADOS

Para o diretor técnico do Cecafé, Eduardo Heron, “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 nº 51, e pela AudPortoFerrovia, do TCU, cujas conclusões apontam sentido contrário à medida adotada”.

### INCONSISTÊNCIA

O Cecafé aponta ainda inconsistência regulatória ao comparar o tratamento dado ao Tecon Santos 10 com o modelo adotado para o terminal ITJ01, em Itajaí (SC), cujo arrendamento permitiu ampla participação no certame com restrições apenas a composições societárias específicas. “Quando observamos decisões distintas para situações comparáveis, sem que sejam apresentadas justificativas técnicas claras, eleva-se a insegurança jurídica”, disse Heron. O leilão do Tecon Santos 10 acumula 13 anos de adiamentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2026

## POLÍTICA - ALCOLUMBRE SERÁ 'INIMIGO' SE PEC NÃO AVANÇAR, DIZ UCZAI

Líder do PT na Câmara cobra o presidente do Senado para dar andamento até a próxima semana ao projeto que acaba com a escala 6x1

**Do Estadão Conteúdo**



***A PEC chegou ao Senado no fim de maio e, desde então, aguarda despacho de Davi Alcolumbre para a Comissão de Constituição e Justiça***

O líder do PT na Câmara dos Deputados, Pedro Uczai (SC), afirmou que o partido vai eleger como “inimigo” o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), caso o fim da escala 6x1 não avance até a semana que vem. As declarações ocorreram nesta terça-feira, 7, em conversa com jornalistas no Congresso Nacional.

“Nesta semana, nós vamos dar uma trégua para o Davi Alcolumbre, para ele mandar (a PEC) para a Comissão de Constituição e Justiça. Se até a semana que vem ele não encaminhar para a Comissão de Constituição e Justiça, nós vamos elegê-lo como inimigo também”, declarou Uczai.

O petista acrescentou: “Inimigo dos trabalhadores e da pauta”. A PEC da escala 6x1 já foi aprovada pela Câmara e está há um mês parada no Senado. “Há mais de um mês que o presidente do Senado não coloca em tramitação esta matéria. O presidente do Senado pode muito, mas não pode tudo. Deixe a democracia decidir, deixe os senadores decidirem quem é a favor e quem é contra a redução da jornada de trabalho”, disse Uczai.

O petista disse ainda que as mobilizações devem ocorrer nas redes sociais e nas ruas. “Nesta semana, vamos aguardar o posicionamento do presidente. Se o presidente, até semana que vem, não se movimentar e não tramitar a matéria, nós vamos ampliar a mobilização sim, porque é legítimo e porque o povo brasileiro assim quer.”

O líder da bancada do PT também afirmou que há amplo apoio popular à proposta. “Proselitismo político e eleitoral é não votar uma matéria que a ampla maioria absoluta do povo brasileiro, que vota na direita, que vota na esquerda, que vota no centro, quer”, disse. “Quero elogiar o Davi Alcolumbre na próxima semana se ele encaminhar para a Comissão de Constituição e Justiça a proposta do fim da escala 6x1.”

A PEC da escala 6x1 está parada há mais de um mês no Senado. Alcolumbre ainda não despachou a proposta para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado, ou seja, a matéria não começou a tramitar na Casa. Em seguida, o texto ainda deve ser submetido ao plenário. Os defensores da proposta querem ver a aprovação antes do recesso legislativo, que terá início em 18 de julho.

### **Alcolumbre rebate**

Davi Alcolumbre rebateu Pedro Uczai, e disse que não tolerará tentativas de intimidação ou ameaças por causa da tramitação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que acaba com a jornada de trabalho 6x1.

“A Presidência do Senado esclarece que esse tipo de ameaça e tentativa de intimidação não será mais tolerado. A definição da pauta e da tramitação das matérias é prerrogativa constitucional da Presidência e não se submete a ultimatos ou pressões político-eleitorais”, declarou Alcolumbre em nota à imprensa.

Na nota, Alcolumbre disse ter tratado o tema com a líder do governo no Senado, Teresa Leitaó (PT-PE), e com representantes de centrais sindicais. “Quem realmente pretende contribuir para o avanço da PEC respeita o devido processo legislativo. Ameaças e constrangimentos institucionais não aceleram a tramitação, apenas afrontam a independência dos Poderes”, falou o senador.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## POLÍTICA - PROFERT DEVE SERÁ VOTADO ESTA SEMANA

Programa de Desenvolvimento da Indústria de Fertilizantes destina subsídios para o setor

### ***Do Estadão Conteúdo***

O senador Laércio Oliveira (PP) afirmou nesta terça- -feira (7) que o projeto de lei (PL) 699/2023, que institui o Programa de Desenvolvimento da Indústria de Fertilizantes (Profert) e destina até R\$ 10 bilhões em subsídios para o setor, deve ser aprovado no plenário do Senado Federal “nos próximos dias”.

“O Profert será votado nos próximos dias. Já saiu para o Senado para aprovar, a Câmara alterou o texto, melhorou o texto, voltou para o Senado e talvez hoje ou amanhã (terça ou quarta, 8) a gente tenha uma lei de fertilizantes no Brasil”, afirmou durante evento realizado pelo Instituto Livre Mercado (ILM), em Brasília (DF).

O texto é de autoria do senador Laércio e tenta fomentar a construção de novas fábricas de produção de fertilizantes no Brasil ou a expansão e modernização das atuais, com isenção de tributos federais.

As empresas beneficiárias do Profert poderão adquirir máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos novos, além de materiais de construção para usar ou incorporar no programa, sem a cobrança do PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Imposto de Importação.

Dependendo da forma como ocorre essa aquisição, poderiam ser aplicadas suspensão do pagamento do imposto, alíquota zero ou isenção.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## POLÍTICA - KASSAB CRITICA FAMÍLIA BOLSONARO POR ‘FAZER LULA RENASCER’

Segundo o presidente nacional do PSD, Flávio e Eduardo erram muito quando fazem questão de transmitir influência junto a Trump

### ***Do Estadão Conteúdo***



***Kassab também criticou a carta enviada por Flávio ao EUA pedindo que a decisão sobre a tarifa de 25% contra o Brasil fosse adiada para depois das eleições***

O pré-candidato a vice-presidente na chapa de Ronaldo Caiado e líder do PSD, Gilberto Kassab, criticou nesta terça-feira, 7, a atuação de Flávio Bolsonaro (PL) e de sua família junto ao governo Donald Trump, nos Estados Unidos. Para o dirigente partidário, as tarifas ajudaram o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) a “renascer” nas pesquisas eleitorais.

“Acho que eles erram muito quando fazem questão de transmitir a influência que têm junto ao governo Trump”, disse Kassab. “Se tem um presidente que nos hostiliza e a família Bolsonaro é solidária, mostra proximidade, intimidade, isso gera um desgaste, sim, ao Flávio, com certeza.”

Em entrevista ao portal UOL, Kassab avaliou que a família do ex-presidente Jair Bolsonaro errou ao se associar, já no primeiro momento, ao tarifaço anunciado em julho de 2025. Segundo o dirigente do PSD, a declaração do deputado federal cassado Eduardo Bolsonaro de que teria pedido a medida prejudicou a relação do grupo com os brasileiros e teve forte impacto na opinião pública.

Para Kassab, Lula, que enfrentava dificuldades nas pesquisas de aprovação do governo, aproveitou o episódio para retomar força com o discurso da soberania nacional. “Teve a oportunidade de renascer com o discurso correto da soberania. Então, acho que a família tratou muito mal esse tema, continua tratando”, disse.

O dirigente também criticou a carta enviada por Flávio ao Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês), na qual o senador pediu que a decisão sobre a tarifa de 25% contra o Brasil fosse adiada para depois das eleições de outubro. Nesta terça-feira, Flávio participa de audiência em Washington e afirmou que as tarifas sobre produtos brasileiros vêm sendo exploradas politicamente pelo governo Lula.

“Ainda recentemente, a carta do Flávio ao presidente dos Estados Unidos é uma carta estranha, não é? Quase que pedindo bênção. É uma carta estranha”, afirmou Kassab. “Acredito que esteja atrapalhando bastante os candidatos da família Bolsonaro.”

Gilberto Kassab foi anunciado oficialmente como pré-candidato a vice- -presidente na chapa de Ronaldo Caiado para a disputa da Presidência da República nas eleições de 2026. O anúncio foi realizado no dia 1º de julho de 2026, em Brasília, consolidando uma chapa considerada “puro- -sangue”, uma vez que ambos os políticos pertencem ao PSD (Partido Social Democrático).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## POLÍTICA - MARINA E TEBET NA FRENTE PELO SENADO

As ex-ministras do governo Lula lideram as intenções de voto em SP, segundo o Datafolha  
**Do Estadão Conteúdo**

Pesquisa Datafolha aponta que a ex-ministras Marina Silva (Rede) e Simone Tebet (PSB) lideram as intenções de voto para o Senado em São Paulo. Segundo o levantamento, Marina tem 18% da preferência do eleitorado, seguida por Simone, com 16%.

As ex-ministras estão em empate técnico dentro da margem de erro da pesquisa. Tebet também está tecnicamente empatada com Ricardo Salles (Novo), que registrou 13% de menções. Ele, por sua vez, empata tecnicamente com André do Prado (PL), com 11%, Guilherme Derrite (PP), com 10%, e Paulinho da Força, do Solidariedade, com 8%.

Os dados são da pesquisa estimulada, quando as opções de voto são apresentadas ao entrevistado. Cada pessoa ouvida pelo Datafolha pôde responder citando até dois nomes de preferência. Na pesquisa espontânea, quando o entrevistado deve dizer a preferência de voto por conta própria, 81% disseram não saber em quem votar.

Nas eleições de 2026, cada Estado vai eleger dois representantes ao Senado. Dois terços da Casa de 81 membros serão renovados.

O levantamento foi realizado entre os dias 1º e 3 de julho com 1 608 eleitores em 71 municípios paulistas. A margem de erro é de dois pontos percentuais, e o nível de confiança é de 95%. A pesquisa está registrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob os números SP-01703/2026 e BR-06481/2026.

Tanto Marina quanto Simone são ex-ministras do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Marina comandou a pasta de Meio Ambiente e Simone, a do Planejamento. Elas deixaram o cargo a tempo do prazo legal para concorrer no pleito deste ano.

A mesma pesquisa Datafolha que avaliou a intenção de voto para o Senado mostrou que o governo de Tarcísio de Freitas (Republicanos) é bem avaliado por 45% dos paulistas. O mandatário lidera as intenções de voto para o Palácio dos Bandeirantes.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## TRANSPORTES - PORTOS - PL PRORROGA ISENÇÃO DE ADICIONAL SOBRE FRETE NOS PORTOS DO NO E NE

Proposta busca manter o benefício fiscal para fortalecer a competitividade das cargas movimentadas pelos portos da região

### **Do Estadão Conteúdo**



***O Projeto de Lei Complementar altera a Lei 14.301/2022, que instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), e está em análise na Câmara***

O Projeto de Lei Complementar (PLP) 80/2026 propõe prorrogar até 8 de janeiro de 2032 a isenção do Adicional ao Frete para Renovação

da Marinha Mercante (AFRMM) para mercadorias com origem ou destino nos portos das regiões Norte e Nordeste. A medida altera a Lei 14.301/2022, que instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), e está em análise na Câmara dos Deputados.

O AFRMM é uma contribuição cobrada sobre o frete do transporte aquaviário realizado por empresas de navegação que operam em portos brasileiros. O valor é recolhido pelo destinatário da carga e representa a principal fonte de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), destinado ao financiamento da marinha mercante e da indústria naval.

Autor da proposta, o deputado Benes Leocádio afirma que a manutenção da isenção é fundamental para reduzir desigualdades regionais e aumentar a competitividade das empresas instaladas no Norte e no Nordeste. “Somente assim se estabelece uma isonomia concorrencial entre o sal brasileiro e o sal importado do Chile. Sem essa medida, outras mercadorias também serão prejudicadas”, afirma.

### **Renúncia fiscal**

Segundo Benes Leocádio, a prorrogação da isenção não compromete a arrecadação do Fundo da Marinha Mercante. Dados apresentados indicam que, entre 2007 e 2017, a renúncia fiscal estimada para as regiões Norte e Nordeste foi de aproximadamente R\$ 2,5 bilhões, o equivalente a cerca de 9% da arrecadação do AFRMM no período.

Em contrapartida, apenas em 2014, empresas beneficiadas na área de atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) declararam investimentos de R\$ 4,36 bilhões em suas plantas industriais, valor superior à renúncia fiscal registrada naquele ano.

### **Histórico**

A isenção do AFRMM para as regiões Norte e Nordeste foi criada com validade inicial até 2007. Posteriormente, a Lei 11.482/2007 prorrogou o benefício até 2022, prazo novamente estendido até 8 de janeiro de 2027.

Com o PLP 80/2026, o prazo passaria a vigorar até 8 de janeiro de 2032.

Como o regime de urgência já foi aprovado, o projeto poderá ser votado diretamente pelo Plenário da Câmara dos Deputados, sem análise prévia das comissões temáticas. Para entrar em vigor, a proposta ainda precisa ser aprovada pela Câmara e pelo Senado.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### TRANSPORTES - PORTOS - SUPER TERMINAIS RECEBE GUINDASTES ELÉTRICOS E REFORÇA TRANSIÇÃO

O investimento total foi de R\$ 120 milhões; novos equipamentos fazem parte da estratégia de descarbonização do terminal

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

O Super Terminais recebeu três novos guindastes elétricos, que agora passam a integrar a frota da empresa. Os equipamentos, fabricados pela alemã Konecranes, fazem parte do plano de transição energética da companhia, que agora passa a contar com seis guindastes elétricos em operação. O investimento total foi de R\$ 120 milhões.

Com capacidade de içamento de até 125 toneladas, velocidade de até 120 metros por minuto e alcance de lança de 64 metros, os equipamentos permitem a operação de navios de grande porte, com até 19 fileiras de contêineres, incluindo embarcações da classe Super Post Panamax. Por serem 100% elétricos e conectados à rede terrestre, eliminam sistemas hidráulicos e reduzem significativamente o consumo de óleo e combustíveis fósseis, garantindo alta produtividade com impacto ambiental praticamente nulo.

“A chegada de mais três guindastes é um marco que reafirma nossa dedicação em liderar uma agenda verde na atividade portuária, aliando responsabilidade ambiental à máxima performance logística. Esses investimentos garantem uma operação com menor emissão de carbono e nos dão a robustez necessária para atender navios maiores e à crescente demanda da Zona Franca de Manaus com sustentabilidade e tecnologia de ponta”, afirma o diretor-geral do Super Terminais, Marcello Di Gregorio.

Além da ampliação da frota, o projeto de modernização inclui a expansão da infraestrutura portuária. Está prevista a ampliação do píer em 120 metros, elevando sua extensão total para 720 metros. Com isso, a capacidade do terminal passará de quatro para seis berços de atracação simultâneos, aumentando a eficiência das operações e o fluxo de cargas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### TRANSPORTES - PORTOS – GUARUJÁ AVANÇA EM ESTUDO DE VIABILIDADE PARA RETROPORTO E EXPANSÃO DO PORTO

Zona Retroportuária de Guarujá (ZRG) abrange uma área de 4,5 milhões de metros quadrados, localizada às margens da Rodovia Cônego Domênico Rangoni

**Por CÁSSIO LYRA** [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)

O município de Guarujá, que abriga os terminais da margem esquerda do Porto de Santos (SP), avança na estruturação de um projeto voltado à preparação de uma área destinada à instalação de novos terminais retroportuários. A iniciativa busca ampliar a capacidade operacional do complexo santista, acompanhando o crescimento contínuo das operações na região e reduzindo gargalos de armazenagem.

A chamada Zona Retroportuária de Guarujá (ZRG) abrange uma área de 4,5 milhões de metros quadrados, localizada às margens da Rodovia Cônego Domênico Rangoni. O espaço foi planejado para receber terminais retroportuários, pátios de contêineres, armazéns e outros serviços logísticos essenciais ao setor.



***A chamada Zona Retroportuária de Guarujá (ZRG) abrange uma área de 4,5 milhões de metros quadrados, localizada às margens da Rodovia Cônego Domênico Rangoni***

A criação da ZRG foi prevista pela Lei Complementar nº 156/2013 e regulamentada pelo Decreto Municipal nº 11.257/2017, que estabelecem diretrizes

para o uso exclusivo da área em atividades ligadas ao setor portuário e logístico.

Segundo o prefeito de Guarujá, Farid Madi (PODE), o projeto é considerado um dos principais vetores de desenvolvimento econômico do município.

“No meu primeiro mandato nós desenvolvemos um projeto de retroporto na margem esquerda, com uma área de 4,5 milhões de m<sup>2</sup>, e esse projeto ficou deixado um pouco de lado nos últimos 20 anos. Estamos fazendo um estudo, de viabilidade, para fazer esse projeto de forma segura e ampla. O projeto está em andamento, temos muitas empresas que nos procuraram e demonstraram interesse de se instalar na área do retroporto. Acho que trata-se do maior projeto em área de retroporto do Brasil, e vai ser muito bom para nós economicamente. Guarujá está em franco desenvolvimento”, comentou.

A viabilização da ZRG está diretamente relacionada a outros projetos estruturantes do litoral paulista, como a expansão dos terminais da margem esquerda, novos arrendamentos portuários e a construção do túnel Santos- -Guarujá, que deve melhorar significativamente a integração logística entre as duas margens do porto.

A implantação de novos terminais retroportuários é uma das principais demandas do complexo santista. Essas operações são fundamentais para a armazenagem e estocagem de cargas próximas aos terminais, além de ampliar a oferta de áreas, hoje limitadas dentro da zona portuária.

“Há 20 anos, conseguimos um consórcio de dez empresas que chegaram a aportar recursos, mas infelizmente não houve andamento. O projeto continua super atual, o desafio principal é encontrar o melhor modelo para que ele fique de pé. É uma área que tem proprietários, tem área da prefeitura, área da União. A ideia é juntar tudo de uma forma que a gente possa fazer com que ele aconteça”, declarou o prefeito.

Sem detalhar prazos ou cronograma, o prefeito afirmou que o avanço do projeto dependerá da participação da iniciativa privada para investimentos nas obras necessárias, além do cumprimento das etapas regulatórias e dos licenciamentos ambientais exigidos para a implantação das atividades na ZRG.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## **TRANSPORTES - PORTOS - RECEITA FEDERAL INTERCEPTA 448 KG DE COCAÍNA EM SANTOS**

Droga foi encontrada durante duas operações de busca aduaneira no complexo portuário santista

Por **CÁSSIO LYRA** [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)



***Na segunda ação, os fiscais interceptaram 437 quilos do entorpecente durante a conferência física de uma carga de sucata de ferro com destino aos Emirados Árabes***

Equipes da Receita Federal interceptaram o envio de 448 quilos de cocaína pelo Porto de Santos (SP) em duas operações realizadas na segunda-feira (6).

A primeira apreensão ocorreu após a droga ser localizada no interior de um navio atracado no cais santista, onde foram encontrados 11 quilos de cocaína.

Na segunda ação, os fiscais interceptaram 437 quilos do entorpecente durante a conferência física de uma carga de sucata de ferro com destino aos Emirados Árabes Unidos.

Após a confirmação da contaminação, a Polícia Federal foi acionada para a realização dos procedimentos de polícia judiciária da União.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## OPINIÃO – GESTÃO - INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA E INFRAESTRUTURA FORTALECEM A COMPETITIVIDADE DO PORTO ITAPOÁ



**RICARDO ARTÉN**  
CEO do Porto Itapoá

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

O comércio internacional passa por uma transformação silenciosa, mas de grande impacto para a logística mundial. O crescimento do transporte containerizado, a busca por maior produtividade nas cadeias de suprimentos e a operação de embarcações cada vez maiores elevaram o nível de exigência sobre os terminais portuários. Hoje, eficiência operacional deixou de ser um diferencial para se tornar um requisito indispensável para competir nas principais rotas marítimas globais.

Nesse cenário, os investimentos contínuos em infraestrutura, equipamentos e tecnologia assumem um papel estratégico. Mais do que ampliar a capacidade de movimentação de cargas, eles garantem maior previsibilidade às operações, reduzem tempos de atendimento, aumentam a produtividade e oferecem condições para acompanhar a evolução do comércio exterior.

Essa lógica tem orientado a trajetória do Porto Itapoá (SC) desde o início de suas operações. Ao longo dos últimos anos, o terminal consolidou um modelo de crescimento baseado na expansão permanente de sua infraestrutura, acompanhando o aumento da demanda e a evolução das exigências do mercado internacional.

Os resultados dessa estratégia podem ser observados na evolução operacional do terminal. Inaugurado em 2011 com capacidade para movimentar cerca de 350 mil TEUs por ano, o Porto Itapoá alcançou capacidade anual de 1,8 milhão de TEUs após sucessivos ciclos de investimentos, consolidando-se entre os principais terminais de contêineres do Brasil.

A ampliação da infraestrutura é acompanhada pela modernização constante do parque de equipamentos. Entre os investimentos atualmente em andamento estão a implantação de uma nova área de pátio com aproximadamente 120 mil metros quadrados, a construção de um novo gate com oito faixas de acesso para caminhões, a aquisição do oitavo portêiner e de novos RTGs, a instalação de um novo scanner de cargas e a chegada do oitavo portêiner do terminal.

Cada um desses investimentos possui um objetivo comum: aumentar a eficiência operacional. A ampliação das áreas de armazenagem oferece maior flexibilidade para atender volumes crescentes de

contêineres. Os novos equipamentos elevam a produtividade na movimentação de cargas. O novo gate contribui para reduzir o tempo de atendimento aos veículos, enquanto as soluções tecnológicas ampliam a segurança, a agilidade e o controle das operações.

A eficiência também está diretamente relacionada à capacidade de adaptação às transformações do transporte marítimo. À medida que a frota mundial incorpora navios de maior porte, os terminais precisam reunir infraestrutura adequada, equipamentos modernos e processos cada vez mais integrados para manter elevados padrões de produtividade.

Nesse contexto, os investimentos realizados pelo Porto Itapoá dialogam diretamente com outras iniciativas estruturantes em andamento na região, como a dragagem da Baía da Babitonga. A combinação entre a modernização interna do terminal e a ampliação da capacidade do canal de acesso cria condições para operações ainda mais eficientes e competitivas, fortalecendo o complexo portuário catarinense nas principais rotas internacionais.

Mais do que responder às necessidades atuais do mercado, investir em infraestrutura significa preparar a operação para os desafios das próximas décadas. O crescimento das exportações brasileiras, a expansão das cadeias globais de suprimentos e a busca por maior eficiência logística exigirão portos cada vez mais tecnológicos, sustentáveis e preparados para operar em escala.

Essa visão de longo prazo explica por que a modernização contínua passou a ser um dos pilares da estratégia do Porto Itapoá. Em um ambiente em que produtividade e confiabilidade são fatores decisivos para armadores, importadores, exportadores e operadores logísticos, investir continuamente na evolução da infraestrutura representa um compromisso permanente com a competitividade.

Ao fortalecer sua capacidade operacional por meio de tecnologia, inovação e novos equipamentos, o Porto Itapoá reafirma sua posição como uma infraestrutura estratégica para o comércio exterior brasileiro. Mais do que ampliar sua capacidade de movimentação, o terminal consolida as condições necessárias para oferecer operações cada vez mais eficientes, preparadas para acompanhar a dinâmica do comércio internacional e contribuir para o fortalecimento da logística nacional.

*Ricardo Arten. CEO do Porto Itapoá.*

**EM UM AMBIENTE EM QUE PRODUTIVIDADE E CONFIABILIDADE SÃO FATORES DECISIVOS PARA ARMADORES, IMPORTADORES, EXPORTADORES E OPERADORES LOGÍSTICOS, INVESTIR CONTINUAMENTE NA EVOLUÇÃO DA INFRAESTRUTURA REPRESENTA UM COMPROMISSO PERMANENTE COM A COMPETITIVIDADE**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 08/07/2026

## TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT AMPLIA FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA E IMPULSIONA CONTRATAÇÃO DE SEGUROS

Verificação automática iniciada em julho acelera adequação de transportadores às novas regras e eleva em 82% o número de apólices

Por JÚNIOR BATISTA [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Além de atender às exigências regulatórias, a regularização amplia o acesso dos transportadores a contratos com embarcadores que exigem maior nível de conformidade**

O início da fiscalização eletrônica da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sobre a regularidade dos seguros obrigatórios no transporte rodoviário de cargas já começa a impactar o mercado. Com a entrada em operação da verificação automática neste mês,



cresceu a procura por apólices exigidas para atuação no setor, especialmente o seguro de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), voltado aos transportadores.

Dados da seguradora Sompó indicam que o número de apólices ativas de RC-V saltou de 4.970, em fevereiro, para 9.030, em junho — um avanço de 81,7% em quatro meses. No mesmo período, a média mensal de cotações passou de cerca de 1,6 mil para 4,2 mil, movimento atribuído à intensificação das novas regras de fiscalização.

A mudança ocorre após a conclusão do período de homologação do RNPA Transportes (Registro Nacional de Propostas e Apólices de Transportes), base que reúne informações sobre propostas e contratos e permite à ANTT cruzar automaticamente esses dados com o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). Com isso, a fiscalização eletrônica ganha mais alcance e dificulta a atuação de transportadores sem as coberturas obrigatórias.

“Os dados reforçam um movimento que já vinha ganhando força no setor. O que observamos é um maior engajamento dos transportadores na organização de suas operações, com o seguro sendo incorporado de forma cada vez mais natural à gestão do negócio”, afirma o diretor executivo de Subscrição, Gerenciamento de Riscos e Resseguro da Sompó, Adailton Dias.

Além de atender às exigências regulatórias, a regularização amplia o acesso dos transportadores a contratos com embarcadores que exigem maior nível de conformidade. Segundo a seguradora, a tendência é que transportadores autônomos (TACs), microempreendedores individuais (MEIs) e pequenas transportadoras encontrem melhores oportunidades de frete ao comprovarem adequação às normas.

“Muitos transportadores estão aproveitando esse momento para revisar suas operações e estruturar melhor a gestão de riscos. Isso se traduz em mais clareza operacional e melhores condições para planejar e expandir suas atividades”, afirma o diretor de Transporte da Sompó, Adriano Yonamine.

### **Novo marco regulatório**

O processo de adequação teve início com a Lei nº 14.599/2023, que reformulou o modelo de seguros obrigatórios no transporte rodoviário de cargas. Na sequência, a Resolução ANTT nº 6.068/2025 e a Portaria SUROC nº 27/2025 esboçaram mecanismos mais objetivos de fiscalização, culminando na atual verificação automática das apólices.

Pelas regras vigentes, os transportadores devem manter três coberturas obrigatórias: o RCTR-C, que cobre danos às cargas durante o transporte; o RC-DC, voltado a casos de roubo e desaparecimento de carga; e o RCV, responsável por danos causados pelos veículos utilizados na operação.

Outro marco entra em vigor neste mês de julho, quando deixam de valer as adaptações previstas para apólices emitidas antes da Resolução Susep nº 51/2025. A partir de agora, o seguro RC-V deverá ser contratado exclusivamente dentro do novo enquadramento técnico estabelecido pela norma, em alinhamento às exigências da ANTT.

### **Setor amplia formalização**

O avanço da fiscalização acompanha um movimento de formalização observado nos últimos anos. Dados da ANTT apontam que o Brasil possui atualmente cerca de 889 mil transportadores com registro ativo no RNTRC, sendo 627,5 mil Transportadores Autônomos de Carga (TACs), 208,5 mil empresas equiparadas a TAC, 52,6 mil Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETCs) e 467 cooperativas.

O número de novos registros também cresce. Em 2025, foram emitidos cerca de 92 mil novos cadastros, alta de 24% em relação ao ano anterior. Segundo a Sompó, o fortalecimento da fiscalização eletrônica tende a acelerar esse processo, ampliando a conformidade regulatória e a segurança das operações de transporte de cargas no país.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### TRANSPORTES – AEROPORTOS - NOVO TERMINAL DE EMBARQUE DE UBERLÂNDIA ENTRA EM OPERAÇÃO

A modernização dobrou a capacidade operacional do aeroporto, ampliou a infraestrutura e elevou a expectativa para mais de 2 milhões de passageiros por ano

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



***O terminal passou a ter 14,6 mil m<sup>2</sup>, área mais de 80% superior à do antigo prédio. A capacidade anual de atendimento passou de 1,1 milhão para 2,15 milhões de passageiros***

O novo terminal de embarque e desembarque de passageiros do Aeroporto Tenente-Coronel Aviador César Bombonato, em Uberlândia (MG), foi inaugurado na última quinta-feira (2) e começou a operar nesta terça-feira (7). Administrado pela Aena, o terminal faz parte do projeto de ampliação e modernização do aeroporto.

A cerimônia de entrega das obras contou com a presença do prefeito Paulo Sérgio, do ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, do diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Faienstein, do presidente da Aena no Brasil, Santiago Yus, além de outras autoridades.

Segundo o prefeito, a nova estrutura representa um avanço importante para o município. “O novo terminal do nosso aeroporto, que ficou com uma estrutura elogiável, poderá receber ainda melhor os viajantes, turistas e funcionários. Esse é mais um avanço para Uberlândia e que representa muito para todos nós”, afirmou.

Com a ampliação, o terminal passou a ter 14,6 mil metros quadrados, área mais de 80% superior à do antigo prédio. A capacidade anual de atendimento também praticamente dobrou, passando de 1,1 milhão para 2,15 milhões de passageiros.

A nova estrutura conta com saguão de check-in de 732 metros quadrados e 21 balcões, sala de embarque com 2,1 mil metros quadrados, área comercial de 1,4 mil metros quadrados, pátio de aeronaves de 30,9 mil metros quadrados, duas pontes de embarque (fingers) e estacionamento com capacidade para 500 veículos.

Atualmente, o Aeroporto de Uberlândia movimenta cerca de 100 mil passageiros por mês e opera aproximadamente 35 voos diários para destinos como São Paulo, Campinas, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Brasília, Recife e Porto Seguro.

#### **Sinalização reforçada**

Para facilitar o acesso ao novo terminal, a Prefeitura de Uberlândia realizou reforço e complementação da sinalização, as intervenções incluíram nova sinalização horizontal e vertical, implantação de travessias para pedestres, regulamentação de velocidade, marcações de estacionamento, placas indicativas e orientações para o novo acesso ao aeroporto. A administração municipal destacou que a mudança do terminal não alterou o sentido das vias da região.

#### **Transporte coletivo**

A partir desta terça-feira (7), a linha A229 (Terminal Umuarama – Jardim Ipanema) passa a atender o novo terminal. No sentido bairro, o ônibus fará parada na avenida Sideral; no sentido Terminal Umuarama, o itinerário incluirá passagem pelo estacionamento do aeroporto.



As alterações poderão ser consultadas pelo aplicativo UdiBus, além de cartazes informativos instalados nos ônibus e no Terminal Umuarama.

Já a linha A211 (Terminal Umuarama – Aclimação – Clube Tangará) continuará atendendo o antigo terminal, garantindo o transporte dos trabalhadores dos hangares e das empresas instaladas no entorno.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### **TRANSPORTES - AEROPORTOS - VIRACOPOS ESPERA RECEBER 248 MIL PASSAGEIROS NO FERIADO PROLONGADO**

Operação especial segue até segunda-feira (13), com mais de 2,2 mil pousos e decolagens previstos entre voos nacionais e internacionais

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

O Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), iniciou nesta terça-feira (7) a operação especial para o feriado prolongado da Revolução Constitucionalista de 1932. Até a próxima segunda-feira (13), a expectativa é de que cerca de 248 mil passageiros passem pelo terminal, que terá 2.237 pousos e decolagens programados, entre voos nacionais e internacionais.

A previsão é de maior movimentação nesta quarta-feira (8), com aproximadamente 35,3 mil passageiros, na quinta-feira (9), quando o fluxo deve chegar a 35,4 mil pessoas, e na segunda-feira (13), data prevista para registrar o maior movimento do período, com cerca de 39,1 mil embarques e desembarques.

No retorno do feriado, a administração do aeroporto estima maior concentração de passageiros na segunda-feira (13), entre 5h e 12h, faixa de horário em que o fluxo deverá ser mais intenso.

Entre os destinos nacionais mais procurados estão capitais das regiões Nordeste, Centro-Oeste e Norte, além de cidades como Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, Vitória e municípios do interior paulista.

No mercado internacional, os voos para Fort Lauderdale e Orlando, nos Estados Unidos, Lisboa e Porto, em Portugal, e Madri, na Espanha, figuram entre os destinos de maior procura. Viracopos também opera voos sazonais para Mendoza e Bariloche, na Argentina.

Ao longo do período, estão previstos 227 pousos e decolagens internacionais, sendo 110 partidas e 117 chegadas. A expectativa é de que aproximadamente 17,4 mil passageiros utilizem o Píer A, destinado às operações internacionais.

Para atender ao aumento da demanda, o aeroporto reforçou as equipes de atendimento aos passageiros, segurança, manutenção, limpeza e gestão operacional. Lojas, cafeterias, lanchonetes e restaurantes instalados no terminal também ampliaram a estrutura de atendimento durante o período de maior movimentação.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### **LOGÍSTICA - CHINA AMPLIA LIDERANÇA NAS COMPRAS INTERNACIONAIS DOS BRASILEIROS**

Estudo da DHL mostra que 82% dos consumidores adquiriram produtos do país asiático e aponta tributos e frete como principais barreiras ao e-commerce internacional

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



**Segundo a pesquisa, 82% dos entrevistados afirmaram comprar produtos vindos da China. Na sequência aparecem os Estados Unidos, citados por 56%, e a Argentina, por 11%**

**O DESEMPENHO COLOCA O BRASIL COMO O TERCEIRO MAIOR MERCADO CONSUMIDOR DE PRODUTOS CHINESES ENTRE OS PAÍSES ANALISADOS, ATRÁS APENAS DA TAILÂNDIA (95%) E DA MALÁSIA (87%)**

O interesse dos brasileiros por compras em sites estrangeiros continua em expansão, com a China consolidada como principal origem dos produtos adquiridos no exterior. É o que mostra o DHL E-Commerce Trends Report 2026, levantamento realizado pela DHL com mil consumidores brasileiros.

Segundo a pesquisa, 82% dos entrevistados afirmaram comprar produtos vindos da China. Na sequência aparecem os Estados Unidos, citados por 56%, e a Argentina, por 11%.

O desempenho coloca o Brasil como o terceiro maior mercado consumidor de produtos chineses entre os países analisados, atrás apenas da Tailândia (95%) e da Malásia (87%). De acordo com o estudo, a preferência é motivada principalmente pelos preços mais competitivos, apontados por 62% dos consumidores, e pela dificuldade de encontrar determinados produtos no mercado brasileiro, mencionada por 42%.

Apesar do crescimento das compras internacionais, os consumidores ainda enfrentam barreiras importantes. Taxas e tributos de importação são o principal entrave para 58% dos entrevistados, enquanto 47% apontam o custo do frete e o tempo de entrega como fatores que comprometem a experiência de compra.

Nos últimos três meses, 79% disseram ter abandonado produtos no carrinho antes de concluir a compra.

Para ampliar as compras no exterior nos próximos cinco anos, os consumidores indicam três prioridades: frete gratuito (65%), maior transparência sobre os prazos de entrega (58%) e sistemas de pagamento mais seguros, acompanhados de mecanismos de proteção ao comprador (54%).

### TikTok

O estudo também reforça o avanço do social commerce no Brasil, com destaque para o TikTok. A plataforma já foi utilizada para compras por 69% dos entrevistados, colocando o país na quarta posição mundial nesse tipo de consumo, atrás apenas de Malásia, Arábia Saudita e Reino Unido.

A adesão é mais elevada entre os consumidores mais jovens: 77% da Geração Z já realizaram compras pelo aplicativo, percentual que cai para 68% entre os Millennials, 63% na Geração X e 61% entre os Baby Boomers.

Considerando todas as redes sociais, promoções e descontos continuam sendo o principal estímulo para a compra, citados por 71% dos participantes. Ao mesmo tempo, o potencial de crescimento permanece elevado: mais da metade dos brasileiros (53%) acredita que utilizará cada vez mais aplicativos para pesquisar e adquirir produtos nos próximos cinco anos.

Segundo Pablo Ciano, CEO Global da DHL eCommerce, o comportamento do consumidor brasileiro vem influenciando a evolução do comércio eletrônico na região. “O Brasil se destaca pela poderosa combinação de comportamento orientado à conveniência e rápida adoção digital. Do crescimento do social commerce à demanda cross-border, os consumidores brasileiros estão moldando o futuro do varejo online em toda a América Latina”, afirmou.

### IA e segurança

O levantamento mostra ainda que os consumidores brasileiros demonstram receptividade ao uso da inteligência artificial nas compras online, desde que as soluções aumentem a segurança e a confiança nas transações.

Entre as aplicações mais desejadas para os próximos cinco anos estão ferramentas de detecção de fraudes (61%), informações sobre sustentabilidade para apoiar decisões de compra (59%), sistemas de reposição automática de produtos (59%) e recursos capazes de antecipar tendências e necessidades dos consumidores (58%).

Mesmo com esse interesse, a preocupação com privacidade e proteção de dados permanece elevada. Cerca de 65% dos entrevistados afirmam ter receio em relação à segurança e ao uso das informações pessoais. Para Ciano, empresas que conseguirem responder a essas demandas estarão em posição privilegiada para crescer em um dos mercados de comércio eletrônico mais dinâmicos da América Latina.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### PETRÓLEO E GÁS - TENSÕES NO ORIENTE MÉDIO IMPULSIONAM ALTA DO PETRÓLEO

Ataques atribuídos ao Irã contra embarcações no Estreito de Ormuz elevaram as cotações do Brent e do WTI em mais de 2%

**Do Estadão Conteúdo**



***O petróleo WTI para o mês de agosto fechou em alta de 2,76% (US\$ 1,89), a US\$ 70,44 o barril. Já o Brent para o mês de setembro avançou 3,01% (US\$ 2,17), a US\$ 74,16 o barril***

O petróleo fechou em alta nesta terça-feira, 7, impulsionado por uma nova escalada de tensões no Oriente Médio. O movimento veio após ataques atribuídos ao Irã contra embarcações comerciais no Estreito de Ormuz, mesmo com Teerã mantendo negociações com os Estados Unidos.

Negociado na New York Mercantile Exchange (Nymex), o petróleo WTI para agosto fechou em alta de 2,76% (US\$ 1,89), a US\$ 70,44 o barril. Já o Brent para setembro avançou 3,01% (US\$ 2,17), a US\$ 74,16 o barril, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE).

O Irã atacou um navio-tanque de gás natural liquefeito (GNL) do Catar, Al-Rekayyat, enquanto ele transitava nas proximidades do Estreito de Ormuz, afirmou o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Catar, Majed al Ansari. Ele pediu para que o Irã “cesse imediatamente todas as práticas que minem a segurança regional”.

A confirmação do ataque ocorreu depois que o Centro de Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido (UKMTO) informou, na segunda-feira, que um navio-tanque foi atingido por um projétil de origem desconhecida no leste de Limah, em Omã. Outras duas embarcações também foram atingidas.

Segundo a Reuters, os Estados Unidos vão revogar uma licença geral que autorizava a venda de petróleo iraniano. Um funcionário norte-americano classificou como “totalmente inaceitáveis” as ações do Irã no Estreito de Ormuz e disse que elas terão consequências. As declarações estenderam a alta tanto do WTI quanto do Brent para mais de 4% no pregão eletrônico, logo após o fechamento.

Para o analista de Inteligência de Mercado da Stonex Bruno Cordeiro, essa recuperação dos preços do petróleo acaba refletindo, principalmente, na retomada de parte dos prêmios geopolíticos. “Os ataques contra os navios na região acabam ampliando os receios e os temores associados. Há também uma maior dificuldade na frente diplomática”, afirma.

Enquanto isso, ainda é esperada retomada das conversas entre Estados Unidos e Irã após término do funeral do ex-líder supremo iraniano Ali Khamenei. O ministro das Relações Exteriores do Irã, Seyed Abbas Araghchi, alertou que as negociações não começarão se as ameaças americanas continuarem.

No Leste Europeu, a refinaria de petróleo de Omsk, a maior da Rússia, interrompeu as operações após um ataque de drone da Ucrânia, o que pode agravar a escassez de combustível em todo o país.

Mesmo com impasses no Oriente Médio e na Ucrânia, o Departamento de Energia dos Estados Unidos (DoE, na sigla em inglês) reduziu a projeção para o preço médio do petróleo Brent para US\$ 82 em 2026 e US\$ 65 em 2027, após a reabertura do fluxo pelo Estreito de Ormuz.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## PETRÓLEO E GÁS - CUBATÃO ABRE 391 VAGAS PARA PARADA DE MANUTENÇÃO DA RPBC

Atendimento no PAT será realizado em dois dias e oferecerá oportunidades para diversas funções durante a parada de manutenção da Refinaria Presidente Bernardes

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

A Prefeitura de Cubatão (SP), por meio da Secretaria Municipal de Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo, anunciou a abertura de 391 vagas de trabalho voltadas à parada de manutenção da Refinaria Presidente Bernardes (RPBC), uma das maiores operações industriais da região. Para a administração municipal, a iniciativa reforça o compromisso com a ampliação das oportunidades de emprego e o fortalecimento da economia local.

Devido ao feriado e ao ponto facultativo desta semana, o atendimento aos candidatos foi organizado em dois dias para garantir maior fluidez e eficiência no processo. Ao todo, foram disponibilizadas 188 vagas na terça-feira (7) e serão oferecidas 203 vagas na quarta-feira (8), contemplando diferentes funções e níveis de qualificação.

Os interessados devem comparecer ao Posto de Atendimento ao Trabalhador (PAT) de Cubatão, localizado na Avenida Dr. Fernando Costa, nº 1.096, Vila Couto, das 9h às 13h. É necessário apresentar currículo atualizado com número do CPF. O encaminhamento será feito conforme os critérios definidos pelas empresas responsáveis pelas contratações.

Segundo o secretário municipal de Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo, Fabrício Lopes, a mobilização representa uma oportunidade significativa para a população local. Ele destaca que a parada de manutenção da RPBC movimentará diversos setores econômicos e gera alta demanda por mão de obra, permitindo que trabalhadores do município tenham acesso a novas vagas e ampliem suas possibilidades de inserção no mercado.

A Prefeitura ressalta ainda que o PAT desempenha papel fundamental na intermediação entre empresas e profissionais, facilitando o acesso às vagas e contribuindo diretamente para a geração de emprego e renda. A expectativa é de que o volume de contratações para a parada de manutenção tenha impacto positivo no mercado de trabalho de Cubatão, beneficiando centenas de trabalhadores e fortalecendo a economia da cidade.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### PETRÓLEO E GÁS - ARÁBIA SAUDITA REDUZ PREÇOS DE PETRÓLEO PARA ÁSIA EM AGOSTO

Esta foi a primeira vez que o Arab Light foi vendido para a continente asiático com desconto de US\$ 1,50 por barril ou mais desde 2020

**Do Estadão Conteúdo**



***Com o aumento da oferta global, outros grandes produtores de petróleo na região do Golfo também reduziram os preços oficiais de venda para clientes asiáticos***

A Arábia Saudita, maior exportador de petróleo do mundo, reduziu drasticamente o preço de seu principal tipo de petróleo bruto para compradores asiáticos, vendendo-o com desconto pela primeira vez em anos, à medida que a oferta do Golfo retorna aos mercados globais.

A produtora estatal Saudi Aramco reduziu na segunda-feira, 6, o preço oficial de venda para os embarques de agosto de seu petróleo bruto Arab Light para a Ásia - o maior mercado para o petróleo do Oriente Médio - em US\$ 11 por barril, contemplando um desconto de US\$ 1,50 por barril em relação ao benchmark Omã/ Dubai, ante um prêmio de US\$ 9,50 por barril para as cargas de julho.

Foi a primeira vez que o Arab Light para a Ásia foi vendido em um desconto de US\$ 1,50 por barril ou mais desde a guerra de preços da Arábia Saudita com a Rússia em 2020.

Os preços oficiais de venda são valores mensais definidos pelas companhias petrolíferas nacionais para clientes com contratos de longo prazo e geralmente são atrelados a referências regionais de petróleo bruto. Os preços refletem a demanda das refinarias e a concorrência entre os exportadores, tornando-os um indicador importante das condições de mercado nas principais regiões consumidoras.

A mudança ocorre em um momento em que o tráfego marítimo pelo Estreito de Ormuz - um ponto crucial que costumava transportar cerca de um quinto do suprimento mundial de petróleo - se recupera gradualmente, entrando em uma nova normalidade de 30 a 60 navios por dia, abaixo dos níveis pré-guerra, mas suficiente para aliviar a pressão sobre os mercados globais.

Os principais produtores do Golfo estão agora aumentando a produção e as exportações, com o fluxo de petróleo bruto saudita retornando ao estreito após meses sendo redirecionado para o porto de Yanbu, no Mar Vermelho. De acordo com dados da Kpler, novos carregamentos estão sendo retomados no complexo de Ras Tanura da Aramco, indicando uma normalização mais ampla das exportações do Golfo, e não apenas a liberação de cargas atrasadas.

A Arábia Saudita e outros aliados da Opep+ concordaram no domingo em aumentar a produção de petróleo em 188.000 barris por dia em agosto, marcando o quinto aumento mensal consecutivo. Os aumentos anteriores foram vistos como em grande parte simbólicos, já que o fechamento do Estreito de Ormuz e os danos à infraestrutura energética essencial na região forçaram os principais exportadores a reduzir a produção e os embarques.

A Aramco reduziu em US\$ 11 por barril os preços de agosto para seus outros tipos de petróleo bruto vendidos para a Ásia. Os preços para o noroeste da Europa e o Mediterrâneo foram reduzidos em US\$ 15 por barril, enquanto os clientes dos EUA viram uma queda de US\$ 8 por barril.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### PETRÓLEO E GÁS - DOE CORTA PREÇO MÉDIO DO BRENT

Departamento de Energia dos EUA projeta valores de US\$ 82 em 2026 e US\$ 65 em 2027

#### ***Do Estadão Conteúdo***

O Departamento de Energia dos Estados Unidos (DoE, na sigla em inglês) reduziu a projeção para o preço médio do petróleo Brent neste ano e no próximo, após a reabertura do fluxo pelo Estreito de Ormuz diante da assinatura pelo governo americano e Irã de um memorando de entendimento para encerrar o conflito.

No relatório mensal Short-Term Energy Outlook (Steo) divulgado nesta terça-feira, 7, o departamento projetou que o preço do Brent deve ficar em US\$ 82 em 2026 e US\$ 65 em 2027, apontando forte revisão em baixa dos prognósticos traçados em junho, que eram de US\$ 95 por barril em 2026 e US\$ 79 em 2027.

No documento, o órgão americano pondera que o aumento da produção de petróleo e o restabelecimento dos fluxos comerciais resultarão em uma redução da quantidade de petróleo retirada dos estoques nos próximos meses em comparação com as previsões anteriores.

“Esperamos que os estoques globais de petróleo recuem 2,2 milhões de barris por dia (b/d) no terceiro trimestre de 2026, em comparação com os mais de 7 milhões de b/d previstos em junho e os 5 milhões de b/d no segundo trimestre de 2026. No próximo ano, esperamos que o aumento da produção de petróleo faça com que o mercado retorne ao estado de excesso de oferta anterior ao conflito”, apontou o DoE.

Do lado da produção mundial de petróleo, o DoE calcula um volume de 75,7 milhões de barris por dia em 2026, um aumento de 3,5% ante o prognóstico anterior de 73,2 milhões de barris. A projeção para 2027 foi elevada marginalmente, em 0,6%, de 80,9 milhões de barris projetados anteriormente para 81,4 milhões de barris.

A queda nos preços do petróleo bruto contribuirá para a redução dos preços da gasolina no varejo nos EUA.

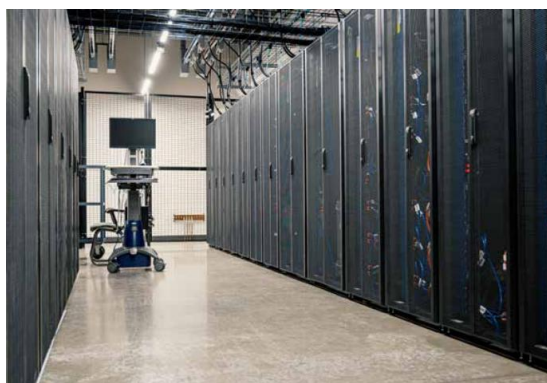
**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### TECNOLOGIA E INOVAÇÃO - DATA CENTERS PODEM INJETAR R\$ 1,5 BI NO PIB POR EMPREENDIMENTO, APONTA FGV

Estudo mostra que cada unidade de 100 MW mobiliza investimentos de R\$ 25 bilhões, gera milhares de empregos e impulsiona diversos segmentos da economia

#### ***Do Estadão Conteúdo Da Redação***



***Os dados fazem parte do estudo “Potenciais Impactos Socioeconômicos da Consolidação do Brasil como Hub Internacional de Infraestrutura Digital na Era da Inteligência Artificial”***

A expansão da infraestrutura de data centers tem potencial para produzir impactos expressivos na economia brasileira. Levantamento da Fundação Getúlio Vargas (FGV) aponta que a implantação de um único empreendimento com capacidade de 100 megawatts (MW) pode acrescentar R\$ 1,5 bilhão ao Produto Interno Bruto (PIB) do país e gerar R\$ 590 milhões em renda do trabalho distribuída por

diferentes atividades econômicas.

Os dados fazem parte do estudo “Potenciais Impactos Socioeconômicos da Consolidação do Brasil como Hub Internacional de Infraestrutura Digital na Era da Inteligência Artificial”, apresentado em Brasília pelo Instituto Livre Mercado (ILM), pela Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), pela Associação Brasileira das Empresas de Software (ABES), pela Brasscom, pela Dig.IA e pelo Movimento Brasil Competitivo (MBC). O levantamento analisa os efeitos econômicos da expansão da infraestrutura digital em um cenário de crescimento acelerado da inteligência artificial e da demanda global por capacidade de processamento de dados.

Segundo o estudo, a implantação de um data center desse porte exige investimentos estimados em R\$ 25 bilhões. Desse montante, cerca de R\$ 5 bilhões são destinados à infraestrutura física da unidade, enquanto os R\$ 20 bilhões restantes correspondem à aquisição de equipamentos computacionais, como servidores, GPUs e sistemas de armazenamento de dados.

O efeito desses investimentos vai além do setor de tecnologia. A pesquisa estima a criação de aproximadamente 12.560 empregos diretos e indiretos durante o período de implantação, que varia entre 18 e 36 meses. Após o início das operações, cerca de 15% dessas vagas permanecem de forma permanente para garantir o funcionamento da estrutura.

Além do impacto sobre o emprego, o estudo destaca o efeito multiplicador dos investimentos na economia. Para cada R\$ 1 milhão aplicado em data centers, aproximadamente R\$ 350 mil retornam na forma de renda do trabalho. Desse total, R\$ 259 mil correspondem a salários pagos diretamente pelo setor, enquanto outros R\$ 91 mil beneficiam trabalhadores das cadeias fornecedoras.

Os ganhos econômicos também alcançam atividades que vão além da tecnologia da informação. Construção civil, engenharia, transporte, comércio, alimentação e diversos segmentos de serviços participam da implantação e da operação desses empreendimentos, ampliando o alcance dos investimentos sobre a economia nacional. Na avaliação da FGV, essa característica reforça o potencial dos data centers como indutores de desenvolvimento regional, uma vez que estimulam cadeias produtivas diversificadas durante a fase de construção e mantêm demanda permanente por serviços especializados após o início das operações.

A pesquisa também ressalta que a expansão dos data centers representa uma oportunidade para o Brasil ampliar sua participação na economia digital global em um momento de forte crescimento da inteligência artificial. O aumento da demanda por capacidade computacional exige infraestrutura robusta, capaz de integrar energia, conectividade, hardware, software e soluções de processamento em larga escala, abrindo espaço para novos investimentos no país.

Na avaliação da FGV, os principais hubs digitais do mundo reúnem energia confiável e competitiva, conectividade de alta qualidade, escala operacional e coordenação entre políticas públicas. Embora o Brasil reúna vantagens estruturais importantes, ainda precisa superar desafios relacionados à formação de mão de obra especializada, ao fortalecimento da cadeia produtiva e à integração entre políticas tecnológica, energética e industrial.

## Os números dos data centers:

- 100 MW é a capacidade considerada pelo estudo.
- R\$ 25 bilhões em investimentos por empreendimento.
- R\$ 1,5 bilhão de impacto no PIB.
- R\$ 590 milhões em renda do trabalho.
- 12.560 empregos diretos e indiretos durante a implantação.
- 18 a 36 meses é o prazo estimado para construção.
- 15% das vagas permanecem após o início da operação.
- R\$ 350 mil em renda do trabalho para cada R\$ 1 milhão investido.

## TECNOLOGIA E INOVAÇÃO - ENTRAVES REGULATÓRIOS E ENERGIA AINDA DESAFIAM EXPANSÃO DOS DATA CENTERS

Estudo da FGV aponta que fragmentação das regras, insegurança sobre incentivos fiscais e elevado custo da eletricidade reduzem a competitividade do país na disputa por novos investimentos

### ***Do Estadão Conteúdo Da Redação***

Apesar do potencial econômico identificado para a expansão da infraestrutura digital, a consolidação do Brasil como um dos principais destinos para investimentos em data centers ainda depende da superação de obstáculos estruturais. O mesmo estudo da Fundação Getulio Vargas (FGV) que estimou impacto de R\$ 1,5 bilhão no PIB para cada novo empreendimento de 100 MW conclui que questões regulatórias, energéticas e tributárias continuam limitando a competitividade brasileira frente a outros mercados internacionais.

Entre os principais entraves apontados pela pesquisa está a fragmentação do arcabouço regulatório aplicável ao setor. Segundo a FGV, a existência de normas distribuídas entre diferentes órgãos públicos reduz a previsibilidade para investidores e dificulta o planejamento de projetos de longo prazo.

A falta de padronização também afeta processos de licenciamento ambiental, autorizações urbanísticas e regras de uso do solo, criando diferenças entre estados e municípios que aumentam a complexidade para implantação de novos empreendimentos.

Outro ponto considerado estratégico é a competitividade do setor elétrico. Como o consumo de energia representa a maior parcela dos custos de operação de um data center, a FGV defende medidas que ampliem alternativas como a autoprodução de energia, modalidade que permite às empresas reduzir despesas e garantir maior previsibilidade no abastecimento.

O levantamento também chama atenção para a necessidade de estabilidade nos regimes de incentivo voltados à infraestrutura digital. Um dos exemplos citados é o Regime Especial de Tributação para Serviços de Datacenter (ReData), cuja implementação acabou sendo interrompida após ser barrado no Senado Federal.

De acordo com a análise, a expectativa em torno do benefício tributário levou diversos investidores a adiarem decisões de investimento enquanto aguardavam uma definição sobre o programa. A ausência

### O que falta para o Brasil se tornar um hub internacional de data centers:

Segundo a FGV, o país reúne vantagens competitivas importantes, mas ainda precisa avançar em alguns pontos para atrair mais investimentos:

- energia confiável e com custo competitivo;
- maior segurança regulatória;
- padronização dos processos de licenciamento;
- estabilidade dos incentivos tributários;
- fortalecimento da cadeia produtiva nacional;
- ampliação da oferta de profissionais qualificados;
- integração entre políticas de tecnologia, energia e indústria;
- expansão da conectividade e da infraestrutura digital.

de uma solução definitiva reforçou a percepção de insegurança jurídica em um segmento caracterizado por aportes elevados e planejamento de longo prazo.

Além da revisão do ambiente regulatório, o estudo sustenta que a consolidação do Brasil como hub internacional de infraestrutura digital exige maior coordenação entre as políticas tecnológica, energética e industrial, bem como o fortalecimento da cadeia produtiva nacional e da formação de profissionais qualificados

para atender à expansão do setor.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## TECNOLOGIA E INOVAÇÃO - PROJETO FINANCIADO PELO BNDES APOSTA EM DATA CENTERS MODULARES NACIONAIS

Tecnologia desenvolvida pela ALGcom promete reduzir pela metade o tempo de implantação das estruturas e aumentar a eficiência operacional

***Do Estadão Conteúdo Da Redação***

Enquanto estudos apontam o potencial de crescimento do mercado brasileiro de data centers, iniciativas voltadas ao desenvolvimento tecnológico nacional começam a ganhar espaço. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamento de R\$ 10,18 milhões para que a ALGcom desenvolva uma nova geração de data centers modulares em Caxias do Sul (RS).

O projeto será financiado integralmente com recursos do Fundo para o Desenvolvimento Tecnológico das Telecomunicações (Funttel), administrado pelo Ministério das Comunicações.

Segundo o BNDES, a principal inovação está na arquitetura modular, que poderá reduzir em até 50% o tempo necessário para implantação de data centers de diferentes portes. O modelo também pretende diminuir a dependência de fornecedores estrangeiros e facilitar a instalação de unidades em diferentes regiões do país, inclusive em localidades remotas.

O desenvolvimento contempla sistemas de climatização de precisão, monitoramento em tempo real por meio de plataformas de internet das coisas (IoT) e algoritmos de aprendizado de máquina para otimizar o desempenho operacional.

Também serão desenvolvidas unidades inteligentes de distribuição de energia (PDUs), conectadas à plataforma digital, com meta de alcançar eficiência elétrica superior a 99,5%. A integração entre informações energéticas e de climatização deverá contribuir para reduzir perdas e elevar o desempenho das operações.

Com previsão de conclusão em 2028, o projeto contará com equipe própria de pesquisa e desenvolvimento durante 36 meses e apoio técnico de universidades e instituições científicas da região. A expectativa da empresa é gerar cerca de 50 empregos diretos e outros 30 indiretos, além da possibilidade de obtenção de patente brasileira para a tecnologia desenvolvida.

Segundo o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, investimentos em inovação nessa área fortalecem a competitividade do setor de telecomunicações, estimulam a soberania tecnológica e ampliam a capacidade de desenvolvimento da indústria nacional.

***Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT***

***Data: 08/07/2026***

## COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL VÊ AVANÇO COM EUA, MAS MANTÉM ETANOL FORA DO DEBATE

Após nova rodada de reuniões técnicas com representantes do USTR, governo negocia tarifaço, mas sem incluir o biocombustível nas relações comerciais

***Da Agência Brasil***

Em meio às negociações para evitar a aplicação de novas tarifas sobre produtos brasileiros, o Brasil identificou uma abertura dos Estados Unidos para ampliar a cooperação bilateral no combate ao crime transnacional, disse nesta terça-feira (7) o ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa.

Após uma nova rodada de reuniões técnicas com representantes do Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês), o ministro avaliou que houve avanços em um tema considerado estratégico pelo governo.



***Segundo o ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, o governo concentrará esforços nos pontos em que há possibilidade de avanço***

“Nós tratamos de um pedido que o presidente Lula tem feito de cooperação integrada de combate ao crime transnacional. Há reconhecimento de que é possível avançar nesse ponto”, afirmou.

Segundo o ministro, a expectativa é realizar ainda nesta semana uma nova reunião técnica e um encontro político com o representante comercial dos Estados Unidos, Jamieson Greer, antes do encerramento da consulta pública que antecede a decisão sobre as tarifas.

Apesar do avanço em alguns temas, Márcio Elias Rosa reforçou que o governo pretende manter as negociações restritas à questão tarifária. “A principal orientação do presidente é que não sairemos da mesa e também não deixaremos que outros temas sejam discutidos”, disse.

### **Etanol excluído**

O ministro também voltou a defender que o etanol permaneça fora das negociações comerciais entre os dois países. Segundo Márcio Elias Rosa, discutir apenas a tarifa do biocombustível ignora a relação entre as cadeias produtivas de etanol e açúcar, além dos impactos para a indústria nacional.

“O governo vem defendendo que o etanol não seja tratado nessa discussão. É uma pena que outras pessoas pensem diferente para que o etanol americano possa entrar no mercado brasileiro com facilidade”, afirmou.

Ele destacou ainda que o setor é estratégico, principalmente para o Nordeste, e lembrou que o açúcar brasileiro enfrenta fortes barreiras para entrar no mercado americano. “Nosso açúcar tem sobretaxa nos Estados Unidos de quase 100%. Não dá para dissociar as duas cadeias”, disse.

Diante do prazo apertado para um entendimento, o ministro afirmou que o governo concentrará esforços nos pontos em que há possibilidade de avanço. “O prazo é curto. Temos que focar no que pode dar resultado positivo”, declarou.

### **Setor apoia**

Durante a audiência pública promovida pelo USTR, representantes da União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia, da União Nacional do Etanol de Milho e da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil reforçaram a posição defendida pelo governo brasileiro.

As entidades argumentaram que a queda das importações de etanol americano não decorre apenas de tarifas, mas principalmente da expansão da produção nacional de etanol de milho, que reduziu a necessidade de compras externas.

Na avaliação do setor, Brasil e Estados Unidos, os dois maiores produtores mundiais de etanol, deveriam priorizar a expansão do mercado internacional de biocombustíveis, em vez de ampliar disputas comerciais bilaterais.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 08/07/2026**

## **COMÉRCIO EXTERIOR - CORRENTE DE COMÉRCIO ALCANÇA MENOR NÍVEL**

### **Do Estadão Conteúdo**

A participação dos Estados Unidos no comércio exterior brasileiro atingiu mínima histórica no primeiro semestre de 2026, segundo a Amcham Brasil, com dados desde o primeiro semestre de 1997. Os

EUA responderam por 9,4% das exportações brasileiras e por 11,1% na corrente de comércio (exportações + importações) com o País.

A Câmara também destacou que os bens submetidos às sobretaxas do governo Donald Trump responderam pela maior parte da retração das exportações brasileiras no período. Enquanto as vendas de produtos sobretaxados caíram 16,6%, as exportações de bens sem sobretaxa recuaram 8,7%.

O desempenho contrasta com o crescimento das exportações brasileiras para o mundo (+11,5%) e para parceiros relevantes, como China (+21,9%) e União Europeia (+12,8%), no primeiro semestre de 2026.

Ainda assim, os EUA permanecem como o segundo principal parceiro comercial do Brasil em bens e maior destino das exportações industriais, pondera a Amcham. Em primeiro lugar está a China.

“O primeiro semestre reforça a necessidade de um acordo que evite a aplicação de novas tarifas. As sobretaxas poderão comprometer ainda mais as trocas entre Brasil e Estados Unidos”, afirma Abrão Neto, presidente da Amcham Brasil.

O comércio entre Brasil e Estados Unidos somou US\$ 36,4 bilhões no primeiro semestre de 2026, queda de 12,8% em relação ao mesmo período do ano passado.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## COMÉRCIO EXTERIOR - GIGANTES AMERICANAS PEDEM QUE TRUMP NÃO TARIFE MAIS O BRASIL

Coca-Cola, eBay e Tesla alegam que novo tarifaço pode levar ônus a curto prazo nas cadeias de produção e prejudicar os EUA

**Do Estadão Conteúdo**



**As empresas contrárias à sobretaxa ao Brasil detalharam seus motivos em manifestação ao Escritório do Representante Comercial dos EUA**

Coca-Cola, eBay e Tesla se manifestaram contrárias à medida do governo dos Estados Unidos de propor uma tarifa de 25% sobre os produtos brasileiros, anunciada em junho deste ano, com base na seção 301.

O Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR, na sigla em inglês) abriu um espaço em seu portal para receber comentários sobre a medida e o prazo para envio das manifestações terminou em 1º de julho.

A Seção 301 é um dispositivo legal que permite aos americanos impor tarifas coercitivas sobre mercadorias de países cujas atividades estariam supostamente prejudicando o setor comercial dos Estados Unidos.

O governo Trump justificou a taxação em razão de “políticas e práticas relacionadas ao comércio digital e serviços de pagamento eletrônico; tarifas preferenciais injustas; combate à corrupção; proteção da propriedade intelectual; acesso ao mercado de etanol; e desmatamento ilegal”.

As empresas contrárias à resolução alegam que este novo tarifaço pode trazer ônus a curto prazo nas cadeias de produção e, além disso, que a medida também prejudica os americanos em detrimento dos investigados.

A Coca-Cola pediu ao USTR que mantenha “a isenção proposta para insumos de laranja originários do Brasil” e que adicione “exclusão equivalente ou um regime de transição” para insumos de limão brasileiros usados nas cadeias de suprimento de bebidas.

A Tesla, montadora de veículos elétricos de Elon Musk, disse em seu comentário enviado ao USTR que apoia medidas que vão na direção da reindustrialização americana e da construção de cadeias de suprimento resilientes nos Estados Unidos no longo prazo - um dos efeitos esperados da imposição da tarifa. Mas salientou: “Essa transição levará tempo”.

A Tesla explica que alguns insumos ainda não podem ser obtidos nos Estados Unidos em escala suficiente para permitir uma manufatura norte-americana competitiva sem depender do acesso a “cadeias internacionais de suprimento já estabelecidas, incluindo determinadas peças e componentes fornecidos pelo Brasil”.

Um dos maiores sites de comércio eletrônico do mundo também se manifestou. O eBay sugeriu que o USTR modificasse a proposta para isentar produtos “de segunda mão, usados e seminovos de quaisquer tarifas impostas no âmbito da investigação da Seção 301”.

A empresa argumenta que a tarifa imposta a produtos revendidos não atinge o objetivo de punir os fabricantes investigados.

“Um bem já foi comprado, utilizado e revendido - muitas vezes por diversos proprietários ao longo de vários anos.

Uma tarifa imposta no momento da revenda no mercado secundário não gera qualquer sinal econômico que alcance o fabricante original, muito menos qualquer prática brasileira de distorção da concorrência relacionada à fabricação inicial do produto”, diz o eBay. “A tarifa penaliza a revenda do bem, e não sua produção”, acrescenta.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## **COMÉRCIO EXTERIOR - FLÁVIO PARTICIPA DE AUDIÊNCIA E É CRITICADO**

### ***Do Estadão Conteúdo***

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) criticou o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) pela participação em audiência pública nos Estados Unidos nesta terça-feira, 7, e disse que o pré-candidato à Presidência demonstrou “claro objetivo eleitoreiro” durante sua participação no debate.

O posicionamento oficial foi divulgado em nota assinada pela Secretaria de Comunicação Social (Secom) da Presidência. O governo afirmou que, “enquanto o senador Flávio Bolsonaro tentava politizar as relações entre o Brasil e os Estados Unidos, funcionários do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio; Itamaraty; Ministério da Justiça; e do Palácio do Planalto mantinham reunião com técnicos do USTR para desfazer o tarifaço contra o Brasil”.

“Divergir do governo é legítimo. Convocar uma potência estrangeira a pressionar o próprio país é traição à Pátria. Há uma diferença essencial entre fazer oposição ao governo e fazer oposição ao País e ao povo brasileiro”, declarou.

O governo disse que apenas Flávio Bolsonaro, dentre todos os brasileiros que participaram da audiência pública, não se posicionou contra o tarifaço, argumentando a favor do adiamento da decisão.

O senador disse aos americanos que as tarifas têm sido usadas pelo atual governo para benefício político e pediu para que a decisão fosse adiada para depois das eleições. “As tarifas foram exploradas politicamente pelo atual governo brasileiro. Uma tarifa de 25% penaliza todo o povo

brasileiro, exceto justamente as autoridades responsáveis por essas decisões”, afirmou, na audiência no Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR), em Washington.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2026

## PAPO DE COMPLIANCE – ORGANIZAÇÃO - O LADO HUMANO DOS INDICADORES: QUANDO OS NÚMEROS CONTAM APENAS PARTE DA HISTÓRIA



### SELMA CULTURATI VASQUEZ

Economista, mestre em Administração e Pesquisa em Estratégia e Inovação, com experiência nas áreas corporativa e acadêmica voltadas a Finanças e Negócios

Sem dúvida, vivemos a era dos indicadores. Quase tudo pode ser acompanhado por um painel, um gráfico ou um dashboard. Existem métricas para produtividade, satisfação, rentabilidade, inovação, sustentabilidade, diversidade, clima organizacional e até para a própria cultura. Nunca produzimos tantos dados sobre as organizações.

Mas... desse lugar, vem uma provocação: Quão próximos estamos de compreender e evoluir com essas métricas?

A gestão moderna está embasada sobre uma premissa bastante razoável: aquilo que pode ser acompanhado tende a ser melhor administrado. Foi justamente dessa necessidade de transformar estratégia em resultados que nasceram metodologias como os OKRs (Objectives and Key Results), capazes de conectar grandes objetivos estratégicos a resultados mensuráveis. Os chamados Key Results funcionam como evidências concretas de progresso, permitindo que a organização acompanhe se está, de fato, caminhando na direção que definiu.

Na mesma lógica, o tradicional ciclo PDCA (Plan, Do, Check, Act) consolidou a ideia de que nenhum planejamento é definitivo. Planejar, executar, verificar e agir corretivamente tornou-se um processo contínuo de aprendizado, no qual os indicadores deixam de ser apenas instrumentos de controle para se transformarem em ferramentas de melhoria permanente.

O sucesso dessas metodologias fez nascer uma verdadeira cultura da mensuração. Hoje convivemos com KPIs (Key Performance Indicators), que medem o desempenho de processos e resultados; OKRs (Objectives and Key Results), que conectam objetivos estratégicos a resultados mensuráveis; KRIs (Key Risk Indicators), utilizados para monitorar riscos e antecipar potenciais problemas; SLAs (Service Level Agreements), que estabelecem níveis de serviço e padrões de desempenho esperados; e, tantas outras siglas que, muitas vezes, parecem formar um idioma próprio da gestão contemporânea.

Em certa medida, isso é uma boa notícia.

Organizações que medem seus resultados costumam decidir melhor. Conseguem identificar desvios antes que eles se tornem crises, direcionam investimentos com mais racionalidade e acompanham sua evolução com maior objetividade. Os indicadores reduziram o espaço para decisões baseadas exclusivamente em percepções ou intuições.

No entanto, mesmo tendo uma ferramenta poderosa em mãos, há alguns riscos silenciosos, que nem sempre são imediatamente percebidos. Um deles, é quando os números passam a ser o objetivo, e não o instrumento, fazendo com que algo importante comece a se perder.

Esse fenômeno pode ocorrer em praticamente todas as áreas da gestão, pois, equipes passam a perseguir metas sem compreender seu propósito. Departamentos concentram esforços no indicador que será apresentado à diretoria, ainda que isso represente sacrificar aspectos igualmente importantes, mas menos visíveis. Aos poucos, instala-se uma cultura em que as pessoas aprendem a administrar apenas aquilo que é medido, e não necessariamente aquilo que realmente importa.



É justamente nesse ponto em que governança, cultura organizacional e compliance entram como fortes aliados do processo integrado de gestão, uma vez que, existem para produzir confiança, independentemente dos números e metas perseguidos para formar os relatórios.

Uma boa governança não se resume ao número de dados gerados em seus mais diversos indicadores, mas à qualidade das decisões tomadas. Uma cultura ética não pode ser medida apenas pela participação em treinamentos, mas pela capacidade de influenciar comportamentos quando ninguém está observando. E, um programa de compliance demonstra maturidade, quando sua verdadeira eficácia aparece a partir do momento em que as pessoas se sentem seguras para levantar dúvidas, relatar problemas e tomar decisões corretas mesmo diante de pressões por resultados.

Isso significa que indicadores são insuficientes? Pelo contrário. Eles são indispensáveis.

Indicadores de conclusão de treinamentos, percepção ética, reincidência de não conformidades, tempo de tratamento de relatos, implementação de planos de ação, maturidade dos controles, engajamento, rotatividade, clima organizacional e gestão de riscos oferecem sinais valiosos sobre a saúde institucional. Permitem identificar tendências antes invisíveis, comparar desempenhos ao longo do tempo e apoiar decisões mais consistentes.

Podemos afirmar com segurança de que o indicador é uma representação da realidade, e não a realidade em si. E, como nenhum dashboard consegue medir confiança com absoluta precisão, nenhum gráfico revelará, sozinho, se uma liderança inspira segurança psicológica. Nem uma planilha demonstra o quanto uma organização está preparada para enfrentar um dilema ético quando ele surgir.

Os números contam uma história. As pessoas contam outra, ou complementam o que as estatísticas apontam. E, dessa combinação, entre essas duas narrativas que nasce uma gestão verdadeiramente madura.

Por isso, um grande desafio das organizações contemporâneas seja criar mais que indicadores, desenvolvendo a capacidade de interpretar o que os números não conseguem dizer.

Todas as organizações podem medir dados, mas as melhores também aprendem a medir comportamentos, compreendendo que alguns dos ativos mais valiosos — confiança, reputação, integridade e cultura — dificilmente cabem por inteiro em uma planilha, embora sejam exatamente os que sustentam todos os demais indicadores, quando o cenário deixa de ser favorável.

No fim, talvez a pergunta mais importante não seja quais indicadores estamos acompanhando, mas quais comportamentos estamos incentivando para que esses indicadores existam.

A resposta para essa pergunta costuma revelar muito mais sobre uma organização do que qualquer dashboard jamais conseguirá mostrar.

Agora, fica a pergunta: Como esse assunto vem sendo tratado na sua empresa?

Contato pelo e-mail: [compliance@grupobrasilexport.com.br](mailto:compliance@grupobrasilexport.com.br).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/07/2026

## FINANÇAS - IBOVESPA ZERA ALTA DO MÊS COM VOLTA DA TENSÃO ENTRE EUA E IRÃ

Com giro financeiro de R\$ 20,67 bilhões, índice da B3 fechou em queda de 0,25% nesta terça-feira e apagou a alta de julho

**Do Estadão Conteúdo**



### ***O pregão desta terça foi marcado por relatos de ataques atribuídos ao Irã contra embarcações comerciais no Estreito de Ormuz***

O retorno das tensões entre Estados Unidos e Irã sacramentou a segunda queda seguida do Ibovespa. Ainda assim, o índice cedeu menos do que o Nasdaq e o S&P 500 por conta da valorização de Petrobras, apoiada no ganho de 5% do petróleo no pregão eletrônico.

Em segundo plano, os investidores acompanharam com atenção as declarações do candidato à Presidência da República pelo PL, Flávio Bolsonaro, na audiência promovida pelo USTR sobre práticas comerciais do Brasil. Para gestores de renda variável, o efeito das declarações é mais político do que econômico, com as eleições cada vez mais próximas.

Outro foco de atenção ficou para a política monetária. Embora o IGP-DI tenha caído 0,79% em junho, abaixo da mediana das estimativas do Projeções Broadcast (reco de 0,60%), o dia foi de abertura para a curva de juros, decorrente de uma aversão a risco global com o cenário no Oriente Médio. Para quarta-feira, o foco ficará na ata do Federal Reserve (Fed).

O Ibovespa chegou a recuar 0,58%, na mínima de 171.454,66 pontos, e a subir 0,64%, na máxima de 173.543,67 pontos pela manhã. Por fim, com giro financeiro de R\$ 20,67 bilhões, fechou em queda de 0,25%, aos 172.020,68 pontos, apagando a alta do mês de julho (0,0%).

Petrobras ON (2,65%) e PN (1,77%) suavizou o recuo de 2,04% de Vale ON e das ações de bancos, que chegaram a ceder até 2,62% (Unit do Santander Brasil) - a exceção ficou para leve alta de Bradesco ON (0,06%). Na semana, o índice cai 1,18% e no ano, avança 6,76%.

O pregão foi marcado por relatos de ataques atribuídos ao Irã contra embarcações comerciais no Estreito de Ormuz, mesmo com Teerã mantendo negociações com os Estados Unidos. Para o especialista em renda variável da Manchester Investimentos, Felipe Cima, a incerteza sobre o fim do conflito no Oriente Médio é a principal justificativa para a queda do Ibovespa nesta terça-feira, 7.

A aversão a risco piorou após o Departamento do Tesouro dos EUA revogar a autorização para produção, distribuição e venda de petróleo e produtos petroquímicos com origem no Irã. Como resultado, os contratos do Brent e WTI chegaram a saltar mais de 5% no pregão eletrônico e as ações da Petrobras acentuaram os ganhos.

### **Aversão a risco**

O sócio da One Investimentos, Rodrigo Alvarenga, avalia que a aversão a risco pode ser medida pelo preço do barril de petróleo e observa que os relatos de ataques a navios no Estreito de Ormuz mostram que uma paz consistente entre EUA e Irã “continua sob impasse”. O Brent está de volta a US\$ 75 e o WTI acima de US\$ 70 por barril.

Na audiência do USTR, Flávio Bolsonaro defendeu mais tempo de negociação, para evitar que as novas tarifas de 25% dos EUA passem a valer em 15 de julho. Segundo o senador, uma taxaço agora viria em um período ruim, às vésperas da eleição.

Cima, da Manchester Investimento, considera “curioso que Flávio tenha argumentado que as tarifas viriam no pior momento possível, pois o irmão dele Eduardo antes se vangloriava de influenciar as decisões políticas do governo americano”. Já Alvarenga, da One, destaca que os argumentos de Flávio podem trazer volatilidade do ponto de vista político.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**



### FINANÇAS - DÓLAR VOLTA A SER COTADO A R\$ 5,15

Alta do dia foi de 0,41%. Neste início de mês, moeda americana acumula queda de 0,20%

#### ***Do Estadão Conteúdo***

O dólar acentuou o ritmo de alta na reta final dos negócios, alinhado ao comportamento da moeda americana no exterior, diante da piora da percepção de risco geopolítico. O gatilho foi a decisão dos Estados Unidos de revogar a licença para venda de petróleo iraniano, em resposta aos ataques a petroleiros no Estreito de Ormuz.

As taxas dos Treasuries subiram com a escalada dos preços do petróleo, que pode respigar nas expectativas de inflação. O contrato do Brent fechou com ganhos de 3,01%, a US\$ 74,16, mas chegou a avançar mais de 5% no pregão eletrônico.

Operadores afirmam que a perspectiva de alta dos juros nos EUA pesa sobre as divisas emergentes e impede que o real se beneficie da melhora dos termos de troca com a sustentação do petróleo em níveis elevados.

Com máxima de R\$ 5,1637, o dólar à vista encerrou o dia em alta de 0,41%, a R\$ 5,1528, após uma sequência de três sessões de queda. A moeda americana recua 0,20% nos cinco primeiros pregões de julho, depois de avanço de 2,38% em junho. No ano, as perdas são de 6,12%.

Investidores aguardam a divulgação nesta quarta- -feira, 8, da ata do encontro do Fed de junho, quando a maioria dos dirigentes da instituição passou a projetar alta dos juros neste ano.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - O QUE ACONTECE COM A SUA LIDERANÇA QUANDO VOCÊ SAI DE FÉRIAS?

Uma equipe que funciona apenas quando o líder está presente talvez não tenha um problema de competência. Talvez tenha um problema de comunicação. Grandes líderes não deixam apenas orientações. Deixam direção. Não deixam apenas tarefas. Deixam propósito.

Julho chegou. Para muitos profissionais, é o período de diminuir um pouco o ritmo, arrumar as malas, ativar a mensagem automática do e-mail e tentar cumprir uma das tarefas mais difíceis da vida corporativa moderna: desconectar.

Mas existe uma pergunta que todo líder deveria fazer antes de sair de férias: A minha equipe funciona sem mim?

A resposta diz muito menos sobre a capacidade do time e muito mais sobre a forma como essa liderança foi construída.

Ao longo da minha trajetória liderando Comunicação em grandes empresas multinacionais, acompanhei diferentes estilos de gestão. Vi líderes brilhantes, tecnicamente impecáveis, que carregavam áreas inteiras nas costas. Estavam em todas as reuniões, eram copiados em todos os e-mails, aprovavam cada detalhe e tinham a sensação de que isso demonstrava comprometimento.

Até que chegava o período de ausência. E, de repente, a engrenagem travava. A equipe não decidia, os processos ficavam esperando validação e as pessoas tinham receio de seguir sem a famosa “última palavra”.

Curiosamente, muitas vezes aquele líder interpretava isso como um sinal positivo: “Está vendo? Eles precisam de mim.”



Mas será que precisam mesmo? Ou foram treinados para depender?

Existe uma diferença enorme entre ser uma liderança relevante e se tornar um gargalo. O melhor líder não é aquele que concentra todas as respostas. É aquele que constrói um ambiente onde as pessoas sabem fazer as perguntas certas, compreendem prioridades e têm clareza suficiente para tomar boas decisões.

E tudo isso começa pela comunicação.

Delegar nunca foi simplesmente distribuir tarefas. Delegar é transferir contexto. É explicar o porquê, alinhar expectativas, deixar claros os limites de autonomia e garantir que as pessoas entendam não apenas o que precisa ser feito, mas qual impacto aquela entrega gera para o negócio.

Quando a comunicação é falha, a ausência do líder vira insegurança.

Quando a comunicação é consistente, a ausência vira oportunidade de crescimento.

Sempre defendi que comunicação não é apenas aquilo que falamos. É aquilo que permanece depois que saímos da sala. E talvez as férias sejam um dos melhores testes dessa premissa. Uma liderança baseada em comando cria executores. Uma liderança baseada em clareza cria protagonistas.

Nas grandes organizações, especialmente em setores altamente complexos como indústria, logística, tecnologia e operações críticas, nenhuma estrutura pode depender exclusivamente da presença de uma pessoa. O navio precisa seguir sua rota. A operação precisa continuar. O cliente precisa ser atendido. A reputação precisa ser preservada. E isso só acontece quando existe alinhamento.

Muitos líderes têm dificuldade em delegar porque acreditam que ninguém fará exatamente como eles fariam. Provavelmente não farão mesmo. E essa talvez seja a melhor parte. Equipes diversas encontram caminhos diferentes, trazem novas perspectivas e, muitas vezes, chegam a soluções que o próprio líder não teria imaginado.

Autonomia não significa ausência de direção. Significa maturidade.

Um maestro não precisa tocar todos os instrumentos para garantir uma bela apresentação. Sua função é fazer com que cada músico compreenda a obra, o ritmo e a importância da própria participação. Com liderança acontece o mesmo.

Antes de sair de férias, mais importante do que organizar uma lista infinita de pendências é avaliar:

Minha equipe sabe quais são as prioridades?

As pessoas conhecem os critérios para tomar decisões?

Existe confiança suficiente para que avancem sem pedir autorização para cada passo?

A comunicação que construí criou dependência ou autonomia?

A resposta pode ser reveladora.

Porque uma equipe que funciona apenas quando o líder está presente talvez não tenha um problema de competência. Talvez tenha um problema de comunicação. Grandes líderes não deixam apenas orientações. Deixam direção. Não deixam apenas tarefas. Deixam propósito.

A verdadeira medida de uma liderança não está no silêncio que ela provoca quando sai de férias, mas no movimento que continua acontecendo enquanto ela está fora. Porque, no fim, liderar não é criar seguidores que precisem sempre olhar para trás procurando aprovação. É preparar pessoas capazes

de seguir em frente. Inclusive quando você decide, merecidamente, desligar o computador e aproveitar alguns dias de descanso.

*Cândice La Terza escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos publicados às quartas-feiras.*

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### **JUSTIÇA - FLÁVIO BOLSONARO PEDE SAÍDA DE DINO DO CASO 'DARK HORSE'**

Defesa do senador quer que investigação sobre possível repasse irregular de emendas a entidades ligadas à produção do filme vá para André Mendonça

**Da Agência Brasil**



**Advogados de Flávio argumentam que André Mendonça (foto) já conduz pedido de apuração sobre o financiamento do filme**

A defesa do senador Flávio Bolsonaro (PL) pediu ao presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, que a investigação sobre suposto repasse irregular de emendas a entidades ligadas à produção do filme “Dark Horse” seja retirada da relatoria do ministro Flávio Dino e conduzida por André Mendonça.

Os advogados argumentam que Mendonça já conduz, no STF, as investigações relacionadas ao Banco Master e seu fundador, Daniel Vercaro, e passou a relatar um pedido de apuração sobre o financiamento do filme devido aos fatos terem relação com a investigação sobre as fraudes do banco. Segundo a defesa, a concentração dos procedimentos em um único gabinete evitaria decisões conflitantes ou contraditórias.

Na última semana, Dino autorizou a abertura de um inquérito pela Polícia Federal (PF) para apurar o caso. A suspeita é que R\$ 2 milhões em emendas parlamentares tenham sido enviadas pelo deputado federal Mário Frias (PL-SP) a uma ONG de Karina Ferreira da Gama, dona da produtora da obra. A justificativa das emendas aponta o financiamento de dois projetos sociais.

A investigação foi aberta após pedido da deputada Tabata Amaral (PSB-SP), cujo gabinete apontou ligação entre empresas de Karina e suspeitas de que as emendas poderiam estar beneficiando o filme. Dino já relata uma ação na Corte sobre transparência na execução de emendas parlamentares.

Já a ação relatada por Mendonça sobre “Dark Horse” e as fraudes do Master apura se a contribuição milionária de Daniel Vercaro à produção tem relação com o financiamento da estadia do ex-deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP) nos Estados Unidos.

Parte do valor de R\$134 milhões negociado entre a família Bolsonaro e o banqueiro foi transferida para um fundo sediado no Texas, onde Eduardo mora, e do qual o advogado Paulo Calixto, ligado ao ex-deputado, é um dos controladores.

Esse processo chegou a ser distribuído ao ministro Alexandre de Moraes por ter relação com o inquérito que investiga a atuação de Eduardo nos EUA contra autoridades brasileiras, mas Fachin redistribuiu a ação para Mendonça após parecer da Procuradoria-Geral da República (PGR), por entender que há maior relação com o caso Master.

#### **Calúnia**

Sobre outro processo, envolvendo diretamente Flávio Bolsonaro, a Procuradoria-Geral da República (PGR) pediu que o inquérito contra o senador por suposta calúnia contra o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) volte à Polícia Federal (PF) para que o parlamentar seja ouvido. Após a oitiva, o

procurador-geral da República, Paulo Gonet, pediu nova vista dos autos para se manifestar sobre o relatório conclusivo da investigação.

O inquérito foi instaurado para investigar uma publicação feita por Flávio em 3 de janeiro, quando Nicolás Maduro foi capturado pelos Estados Unidos. Na postagem, o senador publicou uma foto do ex-presidente venezuelano e o print de uma manchete sobre a reação do governo brasileiro à captura e escreveu: "Lula será delatado. É o fim do Foro de São Paulo: tráfico internacional de drogas e armas, lavagem de dinheiro, suporte a terroristas e ditaduras, eleições fraudadas..."

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### JUSTIÇA - DEFESA DE JAIR EXPLICA 'SUMIÇOS'

Advogado do ex-presidente esclarece porque duas de suas armas não foram encontradas  
**Da Agência Brasil**

A defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro enviou nesta terça-feira (7) ao ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), esclarecimentos sobre duas armas que não foram localizadas pelo Exército.

Na segunda-feira (6), o Batalhão de Polícia do Exército (BPE) informou ao STF que entregou à Polícia Federal (PF) seis armas das oito armas registradas em nome de Bolsonaro. Segundo a corporação, uma pistola Glock e uma espingarda não foram localizadas. A entrega foi determinada pelo ministro após a renovação da prisão domiciliar concedida ao ex-presidente.

Segundo os advogados, a espingarda está em uma empresa importadora de materiais bélicos, sediada em Caxias do Sul (RS). De acordo com a defesa, a arma é um presente recebido pelo ex-presidente, mas não foi retirada do estabelecimento.

Sobre a segunda arma, a defesa disse que a pistola Glock é a mesma que foi apreendida com o segurança do ex-presidente e está acautelada na Polícia Civil do Distrito Federal. Na última sexta-feira (3), Moraes determinou a suspensão do porte de arma de Bolsonaro e a apreensão das armas que estão registradas em nome do ex-presidente.

A decisão foi motivada pela repercussão do caso da apreensão de uma arma com um dos seus seguranças particulares.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

### INTERNACIONAL - OTAN ANUNCIA ACORDOS BILIONÁRIOS DE ARMAS E EXIBE FORÇA A TRUMP

Exatamente na chegada do presidente americano para a cúpula da aliança militar, em Ancara, europeus mostram o aumento de investimento em defesa

**Do Estadão Conteúdo**



**Donald Trump anda insatisfeito com a recusa de alguns aliados em participar da guerra contra o Irã, iniciada por ele ao lado de Israel sem consultá-los**

O presidente Donald Trump chegou a Ancara na tarde desta terça-feira (7) para a cúpula da Otan, enquanto a aliança militar transatlântica anunciava acordos bilionários no setor de defesa, numa tentativa de acomodar as exigências do imprevisível líder americano.

Trump deveria seguir primeiro para o complexo presidencial do presidente turco, Recep Tayyip Erdogan, aliado próximo do presidente dos EUA e anfitrião do encontro deste ano.

Pouco antes de o Air Force One pousar em Ancara, a Otan realizou um fórum da indústria de defesa que destacou projetos militares de bilhões de dólares, com o objetivo de mostrar a Trump que os aliados europeus estão aumentando o investimento próprio em defesa e transformando gastos adicionais em capacidade militar.

Em um dos anúncios, o primeiro-ministro sueco, Ulf Kristersson, disse que a Saab fornecerá até 10 aeronaves de vigilância GlobalEye para um consórcio de 10 países, substituindo parte da frota envelhecida de aviões de alerta antecipado (AWACS) da Otan.

Parte dos projetos pode ser financiada por uma linha de empréstimos a baixo custo criada pela União Europeia, que pode levantar até US\$ 170 bilhões nos mercados de capitais. “Precisamos garantir que estamos convertendo nossa força econômica em capacidades militares - dos planos de defesa aos drones, do dinheiro aos mísseis e interceptadores”, afirmou o secretário-geral da Otan, Mark Rutte.

No fórum, o subsecretário de Defesa dos EUA, Michael Duffy, afirmou que “a realidade é que precisamos aumentar a produção em todos os setores” e sinalizou que Washington busca ampliar exportações de equipamentos militares e parcerias para expandir a capacidade produtiva na Europa.

Representantes de 15 países também anunciaram um esforço multinacional para comprar aeronaves de reabastecimento em voo e de transporte da Airbus. Rutte, por sua vez, informou que quatro países trabalham para adquirir até cinco drones de vigilância Triton para reforçar a pequena frota da Otan.

Apesar de Rutte ter dito que a aliança anunciará “dezenas de bilhões” em novos contratos, o evento desta terça-feira não trouxe valores e incluiu projetos que já haviam sido acordados anteriormente.

A iniciativa ocorre semanas após Rutte tentar responder às críticas de Trump sobre gastos militares na Otan com um argumento batizado de “O Trilhão de Trump”, apontando US\$ 1,2 trilhão em despesas adicionais de aliados europeus e do Canadá desde 2017. Ainda assim, Trump disse seguir insatisfeito com a recusa de alguns aliados em participar da guerra contra o Irã, iniciada por ele ao lado de Israel sem consultá-los. “Não precisamos do dinheiro deles - não precisamos de nada. Eu só quero lealdade”, afirmou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**

## INTERNACIONAL - IRÃ SE RECUSA A NEGOCIAR SOB AMEAÇAS

Ministro das Relações Exteriores exige que os EUA cumpra o memorando de entendimento

### **Do Estadão Conteúdo**

O ministro das Relações Exteriores do Irã, Seyed Abbas Araghchi, alertou que as negociações sobre o acordo para encerrar de maneira definitiva a guerra no Oriente Médio não começarão se as ameaças continuarem, como consta no 13º parágrafo do memorando de entendimento firmado com os Estados Unidos.

“Honre sua assinatura”, escreveu Araghchi, em publicação no X, nesta terça-feira, 7. O Irã realiza desde o fim de semana as cerimônias fúnebres para Ali Khamenei, o líder supremo do país que foi morto no início do ataque lançado pelos Estados Unidos e por Israel, no fim de fevereiro.

A mídia iraniana, sem confirmar a autoria do ataque, afirmou nesta terça que um navio-tanque carregado de gás natural liquefeito foi alvo de uma ofensiva em Ormuz por “ignorar avisos”.

Em outra frente, o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores, Esmaeil Baghaei, disse que as acusações do Catar sobre um ataque a um navio ligado ao país no Estreito de Ormuz eram

“perplexas” e incompatíveis com as relações de boa vizinhança, enquanto alertava que navios que utilizam rotas não coordenadas enfrentam riscos, segundo a Iran International.

Um petroleiro com bandeira saudita também foi danificado na costa do Omã nesta terça-feira. Em um comunicado, o Ministério das Relações Exteriores da Arábia Saudita afirmou que os ataques constituem uma ameaça séria à segurança da navegação internacional e à estabilidade dos mercados globais de energia.

Baghaei enfatizou que navios comerciais que utilizam rotas não coordenadas com Teerã, ou que manipulam sistemas de rastreamento de navios, criam riscos e atrapalham os esforços do país persa para facilitar a passagem segura pelo estreito.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 08/07/2026**



### JORNAL O GLOBO – RJ

## FMI ELEVA PREVISÃO DE CRESCIMENTO DO BRASIL PARA 2026 E VÊ DESACELERAÇÃO GLOBAL

Economia do país deve crescer 2,4% este ano, segundo relatório

**Por Mayra Castro — Rio de Janeiro**



**FMI — Foto: Bloomberg**

O Fundo Monetário Internacional (FMI) elevou sua previsão de crescimento da economia brasileira em 2026 para 2,4%, acima dos 1,9% previstos em abril. As estimativas estão no relatório Panorama Econômico Mundial (World Economic Outlook), publicado nesta quarta-feira, e já haviam sido sinalizadas pelo ministro da Fazenda Dario Durigan durante fórum econômico no BNDES, na semana passada.

As projeções do PIB do Brasil para 2027 também subiram, saindo de 2% em abril para 2,2%. O Ministério da Fazenda destacou, em nota, que o Brasil teve a segunda maior revisão positiva entre as economias do G20.

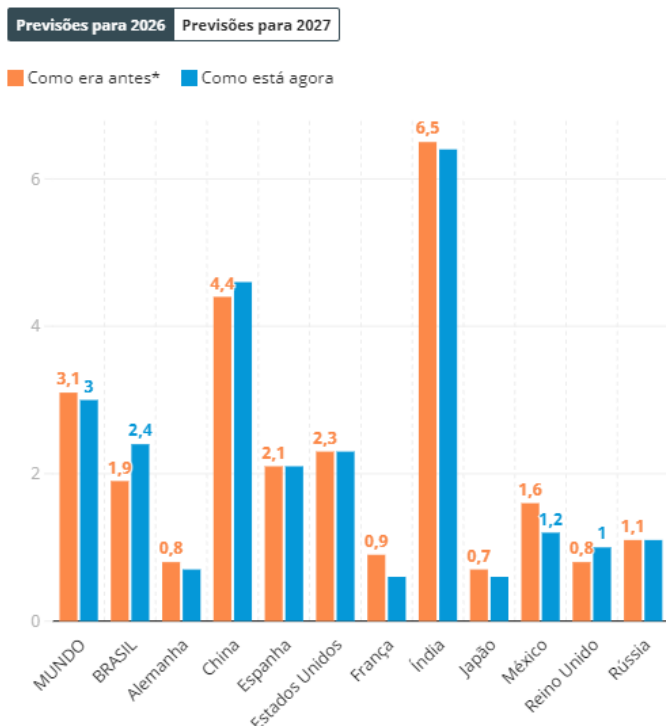
"As estimativas do FMI se aproximam das projeções elaboradas pela Secretaria de Política Econômica do Ministério da Fazenda desde o início do ano, tanto para 2026, quanto para 2027. Se confirmadas as projeções, a média do crescimento do PIB, entre 2023 e 2026, será de 2,8%", disse a nota.

Por outro lado, a entidade revisou levemente para baixo as expectativas para economia mundial este ano, prevendo agora 3% de crescimento, ante os 3,1% previstos no relatório anterior. Para o ano que vem, o avanço deve ser de 3,4%, com acréscimo de 0,2 ponto percentual.

O relatório indica que a desaceleração moderada é esperada por conta dos efeitos da guerra entre Estados Unidos e Irã na economia mundial, mas destaca que esses impactos poderiam ser compensados por uma aceleração do ciclo global de tecnologia.

### Projeções do FMI para a economia mundial

Em %



\*Relatório de abril de 2026

Fonte: Perspectivas da Economia Mundial (World Economic Outlook) - FMI

abril, o Fundo revisou ligeiramente para cima as estimativas de inflação e avaliou que o processo de desinflação observado desde o início de 2024 perdeu força.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/07/2026

Embora o Fundo informe que os riscos agora estão mais equilibrados do que na divulgação de abril, suas projeções foram calculadas antes do anúncio de um possível fim do cessar-fogo, feito pelo presidente dos EUA Donald Trump nesta madrugada, que pode acrescentar incerteza ao cenário.

No entanto, segundo o FMI, o conflito tem diferentes efeitos entre os países. Exportadores de energia fora da região da guerra, como o próprio Brasil, tendem a ser beneficiados pelos preços mais altos do petróleo, enquanto economias mais inseridas na cadeia global de tecnologia devem registrar crescimento mais forte graças ao avanço da inteligência artificial.

Já países importadores de energia com menor participação nesse setor, entre eles muitas economias de baixa renda, devem enfrentar uma desaceleração mais intensa.

O relatório também aponta que a inflação global deve acelerar de 4,1% em 2025 para 4,7% em 2026, antes de recuar para 3,9% em 2027. Em relação às projeções divulgadas em

### MOTTA AVISA A LÍDERES QUE CÂMARA PODE VOTAR PROJETO SOBRE COMBUSTÍVEIS CASO GOVERNO LULA NÃO RETIRE SUBSÍDIO À GASOLINA

Texto permite que a União use em 2026 receitas extraordinárias com a alta do petróleo para compensar a perda de arrecadação decorrente da redução de tributos federais sobre gasolina, diesel, biodiesel e etanol

Por Letícia Pille — Brasília



**Presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB) — Foto: Cristiano Mariz/O GLOBO**

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), avisou os líderes partidários, durante reunião realizada na terça-feira, que poderá colocar em votação o projeto que cria um mecanismo para compensar a perda de arrecadação decorrente da redução de tributos sobre combustíveis caso o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) não conclua a retirada do subsídio à gasolina.

Segundo relatos de participantes do encontro, Motta afirmou que pretende pautar a proposta nesta quinta-feira se o Executivo manter o benefício concedido ao combustível. Uma das justificativas é garantir o cumprimento do diferencial competitivo, previsto na Constituição, entre gasolina e etanol.

O setor do etanol, inclusive, tem pressionado Motta a votar a proposta, sob a argumentação que o biocombustível estaria em desvantagem competitiva frente ao preço da gasolina depois do subsídio.

O projeto em questão é o PLP 114/2026, apresentado pelo líder do governo na Câmara, Paulo Pimenta (PT-RS). O texto altera regras da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) para permitir, em caráter excepcional durante 2026, que a União utilize receitas extraordinárias obtidas com a alta do petróleo para compensar a perda de arrecadação decorrente da redução de tributos federais sobre gasolina, diesel, biodiesel e etanol. A proposta foi enviada ao Congresso ainda em abril, quando o governo buscava criar uma base legal para financiar a desoneração dos combustíveis após impactos decorrentes da guerra no Oriente Médio.

Na avaliação da equipe econômica, a redução de tributos seria mais eficiente para reduzir os preços nas bombas do que a concessão de subsídios diretos. Durante a tramitação na Câmara, porém, o projeto recebeu uma série de emendas que ampliaram seu impacto fiscal.

O projeto é relatado pela deputada Marussa Boldrin (MDB-GO), cujo substitutivo amplia o alcance da proposta original e passou a ser a versão que poderá ser apreciada pelo plenário caso Motta decida pautar a matéria.

Apesar da urgência atribuída ao tema pelo governo quando o projeto foi enviado ao Congresso, a proposta entrou e saiu da pauta da Câmara diversas vezes nos últimos meses, mas acabou não sendo votada. Agora, Motta volta com a expectativa de pautar o tema.

No fim de junho, porém, o cenário mudou. Com a queda das cotações internacionais do petróleo, o governo anunciou o início da retirada gradual das medidas adotadas para conter a alta dos combustíveis durante a guerra no Oriente Médio. Como primeira medida, encerrou a subvenção de R\$ 0,35 por litro do diesel e informou que também revisaria os demais incentivos, especialmente o subsídio de R\$ 0,44 por litro da gasolina.

Na ocasião, o ministro do Planejamento, Bruno Moretti, afirmou que, diante da normalização do mercado internacional, o governo passou a considerar que o PLP havia perdido sua finalidade. Segundo ele, a desoneração de tributos, que seria viabilizada pelo projeto, fazia sentido quando o governo avaliava esse mecanismo como mais eficiente para reduzir os preços dos combustíveis do que as subvenções. Como o Executivo decidiu retirar gradualmente os benefícios concedidos durante a crise, a avaliação passou a ser de que a proposta não era mais necessária.

Moretti afirmou ainda que o governo já dialogava com Hugo Motta para que o projeto não fosse levado à votação.

A sinalização dada pelo presidente da Câmara aos líderes indica, no entanto, que a Casa poderá seguir caminho diferente do defendido pelo Palácio do Planalto.

O aviso ocorre na reta final dos trabalhos legislativos do primeiro semestre. A próxima semana será a última de votações antes do recesso parlamentar, previsto para começar em 18 de julho. Com isso, o tempo para que a Câmara delibere sobre projetos antes da pausa dos trabalhos está se esgotando, o que aumenta a pressão sobre o governo para decidir, nos próximos dias, se mantém ou encerra definitivamente o subsídio à gasolina.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 08/07/2026**

## **GOVERNO USA BANCOS PÚBLICOS PARA DRIBLAR RESISTÊNCIA DE INSTITUIÇÕES PRIVADAS À VITRINE ELEITORAL DE LULA**

Até o momento, só Caixa e Banco do Brasil indicaram que vão aderir ao Desenrola para autônomos que estão com os pagamentos das dívidas em dia

**Por Thaís Barcellos e Geralda Doca — Brasília**



***O presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante apresentação do Desenrola Adimplentes no Palácio do Planalto — Foto: Cristiano Mariz/Agência O GLOBO***

Considerado como potencial vitrine eleitoral do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o programa que prevê renegociar dívidas de autônomos que estão pagando em dia só foi lançado após consulta aos bancos públicos. A preocupação no Palácio do Planalto era que a resistência das instituições privadas ao Desenrola Adimplentes pudesse frustrar a iniciativa, que

é uma aposta do petista para melhorar sua imagem frente ao público-alvo da medida. A medida só foi anunciada após informações de que as estatais teriam interesse em participar.

O programa permite que até R\$ 15 mil em dívidas no crédito pessoal sem garantia de trabalhadores informais sejam renegociadas com juros de até 1,99% ao mês. Atualmente, essas operações têm taxa média de cerca de 7%. É necessário ainda que o cliente tenha ao menos quatro parcelas já quitadas e que os pagamentos estejam em dia ou tenham atraso inferior a 90 dias. A expectativa do governo é de atender entre 200 mil e 500 mil pessoas.

Para aumentar as chances de o Desenrola Adimplentes ser bem-sucedido, o Ministério da Fazenda incluiu no pacote a cobertura das primeiras perdas da carteira (devido a eventuais calotes nos empréstimos renegociados) pela Fundo Garantidor de Operações (FGO), com 100% de garantia por operação, e disponibilizou R\$ 3 bilhões para servir como fonte parcial de recursos para os novos financiamentos.

Além disso, o programa permite a portabilidade, ou seja, que qualquer banco participante renegocie as dívidas elegíveis, não só aquelas originadas na instituição. Tanto o funding público quanto a portabilidade são novidades desta fase do Desenrola e não estão previstos na iniciativa destinada a pessoas com dívidas em atraso, lançada em maio.

Entretanto, desde a formulação da política, bancos privados indicaram que não tinham interesse em participar. O argumento é que o público elegível é muito limitado e não justificaria o esforço operacional, ainda mais considerando que o público está pagando em dia ou com atraso inferior a 90 dias.

Quando a inadimplência supera esse prazo, os bancos são obrigados a reservar mais recursos para eventuais perdas nas operações de crédito, o que prejudica a rentabilidade.

Mesmo assim, o governo decidiu bancar a medida porque os bancos públicos apontaram que, dentro da política de crédito de cada instituição, faria sentido renegociar parte da carteira. No entendimento do governo e das instituições estatais, com o funding público e a garantia do FGO, vale a pena rever alguns contratos em uma modalidade que tem juros muito elevados, para preservar bons clientes.

No lançamento do Desenrola Adimplentes, o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Rogério Ceron, informou que, de início, a renegociação poderia ser buscada na Caixa e no Banco do Brasil, os únicos bancos que tinham sinalizado adesão à proposta.

Na prática, mesmo que só Banco do Brasil e Caixa participem, clientes com dívidas em outros bancos podem migrar para as instituições públicas, ampliando o impacto da medida.

Um executivo do setor bancário observa que o governo acabou "empurrando" a iniciativa "goela abaixo" dos bancos públicos diante das indicações de que os privados não entrariam. Os

interlocutores do mercado privado, no entanto, minimizam o efeito que a portabilidade pode ter diante da complexidade do processo.

Os bancos participantes teriam que ter informações precisas sobre cada operação, como o saldo devedor e as condições, para conseguir fazer a renegociação. Nesse sentido, entre integrantes do mercado, o que prevalece é a percepção de que o efeito do programa deve ser pequeno.

Nos bancos públicos, por sua vez, a avaliação é de que o "roubo" de clientes irá acontecer, mas só quando for vantajoso para as instituições.

Questionado, o secretário de Reformas Econômicas da Fazenda, Régis Dudena, diz que nenhum banco, nem público, nem privado, será forçado a renegociar as dívidas. Mas ele acredita que a concorrência possibilitada pela portabilidade deve incentivar instituições que estão confortáveis com a situação atual a participar. O objetivo da política, diz Dudena, é "achatar" as taxas de quem paga muito e conseguir mantê-los na adimplência.

— Uma coisa é você dizer: "Olha, o banco está disposto a avaliar". Até aqui, eu acho que ter uma estatal nos ajuda. Por isso que este governo acha que em alguns casos ter uma estatal pode ser benéfico. Mas se a linha de crédito vai ser implementada na vida real, na operação pessoa por pessoa, isso é análise de cada instituição financeira. Ela vai levar em consideração a sua política, seu apetite a risco, não vai ter uma ingerência — afirmou ele.

### **Outras medidas**

Essa não é a primeira vez que o governo conta com a participação dos bancos públicos nas medidas consideradas bandeiras eleitorais de Lula. São exemplos os programas para compras de motos para entregadores e carros para taxistas ou motoristas de aplicativo e o próprio Desenrola para inadimplentes. Nessas outras iniciativas, porém, parte das instituições privadas também se interessou e participa dos programas.

Como mostrou o colunista Fábio Graner, o saldo de crédito dos bancos públicos já cresce em ritmo mais alto em 2026 até maio (último dado do BC) em relação aos privados, 3,1% contra 1,8%.

Em nota, o Banco do Brasil afirma que reconhece a relevância das medidas anunciadas para estímulo à adimplência e que conduz ajustes para operacionalizar a linha, observando as avaliações técnicas e políticas operacionais para concessão de crédito da instituição.

"O Banco do Brasil reafirma seu compromisso com a oferta responsável de crédito, alinhada às suas políticas internas, e o apoio aos clientes na gestão de suas finanças", diz o BB. A Caixa não se manifestou.

A Associação Brasileira de Bancos (ABBC) diz, em nota, que a possibilidade de "roubar" operações no Desenrola Adimplentes "não altera significativamente a dinâmica concorrencial já existente no mercado de crédito".

Na avaliação da associação, deve funcionar de maneira similar à portabilidade tradicional. "Cabe destacar que a decisão de migrar a operação permanece condicionada ao interesse do cliente e à aprovação da instituição que concederá o novo crédito", afirmou.

Já a Federação Brasileira de Bancos (Febraban) disse enxergar que o potencial de adesão das instituições financeiras tende a ser mais limitado do que o Desenrola para inadimplentes. "Nesse contexto, a participação será uma decisão de cada banco associado, observadas as condições da nova linha, as políticas de crédito da instituição, suas estratégias de negócio e critérios próprios de avaliação de risco."

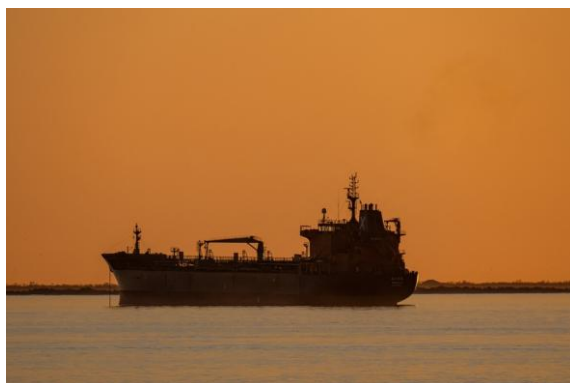
**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 08/07/2026**

## IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO SOBRE PETRÓLEO DEVE PERMANECER POR MAIS TEMPO, MESMO COM FIM DE MP

Com forte alta do petróleo desde ontem, tendência é que alíquota de 12% seja mantida por mais tempo, mas se barril cair para perto de US\$ 70, taxaçoão pode ser menor

**Por Fabio Graner — Brasília**



**Navio transita pelo Estreito de Ormuz — Foto: Bloomberg**

O governo deve manter por mais tempo o imposto de exportação do petróleo, mesmo com a Medida Provisória 1340 perdendo a validade amanhã. A taxaçoão de 12% para as vendas do produto ao exterior foi criada em março com dois objetivos: favorecer a oferta do produto no mercado interno e reforçar a arrecadação em um contexto de desoneração e subvenção dos combustíveis.

A continuidade do tributo deve ser feita por meio de decisão do Comitê Executivo da Câmara de Comércio Exterior (Camex), o Gecex. A avaliação do governo é que não há necessidade de nova lei para esse imposto regulatório e, por isso, a ideia é fazer como medida do órgão que congrega diversas pastas, mas que é liderado pelo ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

A tendência no momento é manter a alíquota de 12%, especialmente por conta da forte alta do petróleo desde ontem, derivada da retomada do conflito dos Estados Unidos com o Irã e as declarações do presidente Donald Trump. A lógica do governo é que se o mercado de petróleo se estabilizar com cotações mais próximas de US\$ 70, a alíquota pode ser reduzida. Acima de US\$ 80, a tese é de manutenção do atual patamar por mais algum tempo, a despeito das queixas do setor petrolífero, especialmente das empresas privadas.

A decisão do governo de taxar o produto desde março pegou o setor de surpresa. Depois da experiência de tributação no primeiro ano do governo Lula em 9,2%, alvo de críticas pesadas e que durou quatro meses, a equipe econômica havia sinalizado ao setor que não acionaria mais esse expediente. Mas com a rápida e intensa deterioração do cenário externo em 2026 por conta da guerra, com risco inclusive de desabastecimento interno, o governo reviu sua posição e não só lançou mão do expediente de novo, como foi mais agressivo na definição da alíquota.

Em termos anualizados, a expectativa de arrecadação com esse imposto era de R\$ 15 bilhões.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 08/07/2026**

## RÚSSIA PROÍBE EXPORTAÇÕES DE DIESEL APÓS ATAQUES DA UCRÂNIA A REFINARIAS

Suspensão da venda acende alerta no Brasil, um dos principais compradores do combustível russo. proibição permanecerá em vigor até o dia 31 deste mês

**Por Bloomberg — Moscou**

A Rússia anunciou uma proibição temporária das exportações de diesel, provocando uma disparada dos preços globais do combustível para os maiores níveis em vários anos, em meio a uma onda de ataques com drones ucranianos a refinarias que tem causado escassez no mercado doméstico.

A medida pode aumentar ainda mais a pressão sobre o mercado internacional de combustíveis, que já enfrenta restrições de oferta em decorrência da guerra envolvendo o Irã.



### ***Proibição de exportações do diesel russo valem por três semanas — Foto: Bloomberg***

Além disso, acende o alerta no Brasil, um dos principais compradores do diesel russo, atrás de China e Turquia. O Brasil começou a recorrer aos combustíveis russos em 2023, aproveitando barris com desconto que haviam sido deslocados dos mercados europeus.

No ano passado, a Rússia respondeu por cerca de 11% do fornecimento mundial de diesel, segundo dados compilados pela Bloomberg com base na consultoria

Vortexa Ltd. A proibição deverá permanecer em vigor por aproximadamente três semanas.

A guerra envolvendo o Irã já havia reduzido o volume de combustíveis exportados pelo Golfo Pérsico e diminuído a quantidade de petróleo bruto disponível para refinarias fora da região, após o bloqueio do Estreito de Ormuz, principal corredor marítimo para o transporte de petróleo no mundo.

Até então, as restrições às exportações russas de diesel se aplicavam apenas a tradings e outros vendedores do país que não produzem o próprio combustível. Segundo a consultoria Vortexa, a Rússia é a segunda maior exportadora de diesel do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos.

— Hoje introduzimos uma proibição das exportações de diesel — afirmou o vice-primeiro-ministro Alexander Novak durante uma reunião do governo com o presidente Vladimir Putin. — Isso permitirá ampliar a oferta do combustível no mercado doméstico.

De acordo com um comunicado divulgado pelo governo após a reunião, a proibição — que não se aplica a embarques realizados no âmbito de acordos intergovernamentais — permanecerá em vigor até 31 de julho.

O prêmio dos contratos futuros de referência do diesel na Europa em relação ao petróleo bruto — um dos principais indicadores da força do mercado — ultrapassou US\$ 60 por barril nesta quarta-feira, o maior nível registrado desde pelo menos 2011, segundo dados compilados pela Bloomberg.

A proibição se soma às restrições já em vigor sobre a maior parte das exportações de gasolina e querosene de aviação. A Rússia enfrenta dificuldades para garantir o abastecimento interno de derivados de petróleo e conter a alta dos preços nos postos de combustíveis depois que ataques com drones danificaram várias refinarias estratégicas.

A intensificação dos ataques da Ucrânia reduziu a taxa de processamento de petróleo bruto da Rússia aos menores níveis em vários anos. Mesmo após elevar ao máximo a utilização das refinarias em operação, recorrer aos estoques para reforçar a oferta ao mercado doméstico, encurtar os períodos de manutenção e adiar reparos programados, "a situação continua desafiadora", afirmou Novak.

Em diversas regiões do país, as autoridades foram obrigadas a adotar algum tipo de racionamento de combustíveis em razão das interrupções no abastecimento.

Segundo Novak, a partir deste mês, a Rússia passará a importar derivados de petróleo e produzir volumes adicionais de combustíveis de categoria ambiental inferior. O governo também prorrogou por mais um ano a alíquota zero de imposto de importação para derivados de petróleo.

O preço médio do diesel no varejo na Rússia subiu 3,4% na semana encerrada entre 30 de junho e 6 de julho, para 87,76 rublos (US\$ 1,15) por litro, de acordo com dados divulgados nesta quarta-feira pelo Serviço Federal de Estatísticas. Trata-se da maior alta semanal desde dezembro de 2010, mostram os registros históricos.

Mesmo antes da proibição, as exportações russas de diesel e gásóleo já vinham registrando forte queda. Os embarques realizados em junho recuaram mais da metade em relação ao mesmo período do ano anterior e os dados dos cinco primeiros dias de julho indicam poucos sinais de uma recuperação significativa, segundo a consultoria Vortexa.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 08/07/2026**

## FLÁVIO BOLSONARO DEFENDE ENTRADA DO BRASIL EM ACORDO COMERCIAL ENTRE EUA, MÉXICO E CANADÁ QUE FOI ESVAZIADO POR TRUMP

Proposta surge uma semana após governo americano abandonar a renovação automática do acordo que substituiu o Nafta

**Por Luísa Marzullo — Brasília**



***O pré-candidato do PL à presidência, Flávio Bolsonaro, e o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump — Foto: Leandro Lozada/AFP e Kevin Dietsch/Getty Images/AFP***

O senador e pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL-RJ) afirmou nesta quarta-feira que pretende aproveitar a rodada de reuniões reservadas que terá hoje em Washington com interlocutores ligados ao governo Donald Trump para defender a entrada do Brasil em um acordo comercial semelhante ao firmado entre Estados

Unidos, México e Canadá.

A proposta será apresentada um dia depois de sua participação na audiência pública do Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês), na qual pediu o cancelamento da sobretaxa de 25% sobre produtos brasileiros, defendeu o Pix e voltou a cobrar uma aproximação econômica entre Brasília e Washington.

Em transmissão ao vivo, o senador afirmou que pretende sugerir a criação de um "AFTA", em referência ao antigo Nafta (Acordo de Livre Comércio da América do Norte), incorporando o Brasil ao bloco comercial.

— Eu vou, nessas conversas que terei agora, informar que pretendo falar que, assim como tem o Nafta, a gente pode cortar a lettrinha N e falar AFTA, e o Brasil pode se incluir. Temos uma avenida de oportunidades para atrair investimentos americanos e gerar uma zona de livre comércio com esses três países: Canadá, México e Estados Unidos — afirmou.

A ideia deverá ser apresentada durante os encontros reservados que Flávio terá nesta quarta-feira com interlocutores ligados à investigação comercial conduzida pelo USTR. Na avaliação do senador, uma maior integração econômica entre Brasil e Estados Unidos produziria resultados mais efetivos do que a imposição de barreiras tarifárias.

A proposta, porém, surge em um momento de incerteza justamente sobre o futuro do acordo que une Estados Unidos, México e Canadá. Na semana passada, o governo Donald Trump decidiu abandonar a renovação automática do USMCA (Acordo Estados Unidos–México–Canadá), tratado que substituiu o Nafta em 2020.

Em vez de prorrogar automaticamente o acordo por mais 16 anos, Washington optou por submetê-lo a revisões anuais, alegando que o pacto precisa ser reformulado para reduzir déficits comerciais e fortalecer a indústria americana. Embora o tratado permaneça em vigor, a decisão abriu um período

de negociações permanentes e aumentou a incerteza para empresas que operam na América do Norte.

A defesa de um acordo comercial mais amplo marca uma mudança na estratégia adotada por Flávio durante a viagem. Na audiência promovida pelo USTR, o senador concentrou sua apresentação no pedido para que o governo americano cancelasse as tarifas de 25% sobre produtos brasileiros, preservasse o Pix e mantivesse aberta uma negociação bilateral. Agora, nas reuniões reservadas, pretende ampliar esse discurso e apresentar uma agenda de integração econômica entre os países.

Na mesma transmissão, Flávio voltou a afirmar que o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) estaria conduzindo uma política externa "antiamericana" e disse acreditar que a recomendação técnica do USTR será favorável à aplicação das tarifas.

— O que está correndo nos bastidores é que essa tarifa de 25% vai ser sugerida pelo USTR. Eles têm preocupação com o comportamento do Brasil em relação à China, mas fui lá explicar que as exportações entre os países aumentaram. Tentei explicar que, se impulsionarem tarifas novamente, a consequência será fortalecer a China.

Segundo Flávio, esse continuará sendo um dos principais argumentos levados às reuniões desta quarta-feira. Na avaliação do senador, uma nova rodada de sobretaxas acabaria aproximando ainda mais o Brasil da China e produziria um efeito contrário aos interesses estratégicos dos Estados Unidos.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 08/07/2026*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### OPINIÃO - NEGÓCIO CRIMINOSO E LUCRATIVO: VORCARO GASTOU MENOS DE 1% DO QUE CAPTOU PARA TER APOIO POLÍTICO

Master captou R\$ 80 bi de 2019 a 2025, enquanto Vorcaro gastou - ou planejou - pelo menos R\$ 550 milhões em propinas, negócios, benesses e doações a autoridades

**Por Alvaro Gribel**

O banqueiro Daniel Vorcaro encabeçava um negócio criminoso extremamente lucrativo, como ficou mais claro a partir da ferramenta Vorcarosfera, elaborada pelo Estadão. Se de 2019 a 2025 o banqueiro conseguiu captar cerca de R\$ 80 bilhões em recursos pelo Banco Master, ele gastou - ou prometeu gastar - ao menos R\$ 550 milhões, menos de 1% do total, para corromper e se aproximar de políticos e autoridades em Brasília.



A soma considera recursos pagos em propina e negócios feitos pelo banqueiro - quase sempre com valores acima dos praticados pelo mercado -, doações de campanha e benesses a políticos e autoridades, como festas, jantares, voos em jatinhos e degustações de bebidas caras.

**Vorcaro não economizou para conquistar apoio e simpatia em Brasília Foto: Divulgação/Master**

O total do que ele gastou, no entanto, ainda tende a subir, porque novas operações - e revelações - são

esperadas por parte da Polícia Federal, como a que mostrou no último mês que o senador Jaques Wagner (PT-BA), ex-líder do governo Lula no Senado, teria recebido R\$ 6 milhões do baiano Augusto Lima, sócio de Vorcaro no Master.

Não fosse a atuação do Banco Central, que negou a proposta de compra feita pelo Banco de Brasília (BRB) em setembro de 2025 e liquidou o Master em novembro do mesmo ano, o plano de Vorcaro não só teria dado certo como teria continuado a gerar lucros bilionários que permitiriam que ele continuasse esbanjando dinheiro e ampliando sua proteção política.

Por ora, o que se sabe é que a maior propina paga foi direcionada ao ex-presidente do BRB Paulo Henrique Costa, que levaria R\$ 146 milhões em seis imóveis em São Paulo e em Brasília. Desse total, a PF afirma que R\$ 74 milhões foram efetivamente desembolsados.

No segundo lugar da lista - aí não na categoria da propina, mas na dos que fizeram negócios lucrativos com o banqueiro - está a esposa do ministro do Supremo Tribunal Federal Alexandre de Moraes, Viviane Barci de Moraes, que firmou um contrato de R\$ 129 milhões com o banqueiro, tendo recebido cerca de R\$ 80 milhões desse total até novembro de 2025. Os serviços prestados que justifiquem essa quantia ainda carecem de maiores explicações.

Depois, surge o ex-ministro do governo Bolsonaro Fábio Faria. Uma empresa vinculada a Vorcaro - a teia de negócios é ampla e cheia de empresas, fundos e CNPJs diferentes - teria pago R\$ 67,5 milhões em um projeto do setor de energia eólica. Faria também atuava no segmento de compra de venda de precatórios, um tipo de ativo que ajudou o Master a inflar de forma artificial o balanço do banco.

A lista também inclui o pré-candidato à presidência Flávio Bolsonaro, que pediu R\$ 61 milhões a Vorcaro para financiar o filme sobre a história do seu pai, sem que ainda se saiba como esses recursos foram gastos. E diversas autoridades, como ex-presidentes, ex-ministros, deputados, senadores, servidores do Banco Central.

Vorcaro não economizou para conquistar apoio e simpatia em Brasília. O que os números mostram, no entanto, é que isso foi praticamente nada diante dos bilhões que entraram no banco pela torneira aberta de captações via CDBs e recursos de fundos de pensão.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 08/07/2026**

## GOVERNO CAMINHA PARA EDIÇÃO DE MP NO CASO DA RENEGOCIAÇÃO DAS DÍVIDAS RURAIS

Fazenda classifica projeto aprovado no Senado como 'pauta-bomba' e estima impacto fiscal de R\$ 140 bi em treze anos

**Por Isadora Duarte (Broadcast)**



BRASÍLIA - O governo federal avança quanto à edição de uma Medida Provisória (MP) para a renegociação das dívidas rurais em alternativa ao Projeto de Lei 5.122/2023 aprovado no Senado, apurou o Estadão/Broadcast. A escolha do mecanismo pelo governo deve-se, segundo apurou a reportagem, ao fato de a MP ter vigência imediata.

**Intenção é reabilitar o acesso ao crédito aos produtores rurais o mais rápido possível a fim de que ele possam contratar os recursos do Plano Safra Foto: @fabiomelofotografia**



A intenção é reabilitar o acesso ao crédito aos produtores rurais o mais rápido possível a fim de que ele possa contratar os recursos do Plano Safra. Como mostrou a reportagem há uma semana, o governo já havia decidido pela edição da MP. A medida será uma resposta à questão do endividamento rural.

Ontem, após reunião entre a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) e o ministro da Fazenda, Dario Durigan, governo e parlamentares evitaram cravar se a proposta seria encaminhada via MP ou via novo projeto de lei, já que o texto atual que tramita na Câmara não permite alterações expressivas.

Um novo projeto de lei, entretanto, mesmo que em regime de urgência, necessitaria passar pela Câmara, Senado e sanção presidencial às vésperas do recesso legislativo, o que dificultaria a aprovação célere da proposta. A decisão pela MP será comunicada por Durigan em reunião com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), que é realizada neste momento.

A equipe econômica já vinha sinalizando aos parlamentares que, não havendo acordo quanto ao texto, o caminho seria a edição de uma Medida Provisória, apontam interlocutores.

O escopo da MP tende a preservar os termos apresentados ontem pela Fazenda à bancada do agro, com uma linha de crédito voltada à repactuação das dívidas rurais a produtores com prejuízos decorrentes de efeitos climáticos adversos com juros de 6% a 12% ao ano e custo ao Tesouro estimado em R\$ 1,5 bilhão por ano.

Já parlamentares são contrários à edição de uma MP, alegando que instrumento semelhante, como a MP 1314/2025, editada no passado, não foi efetiva para o endividamento rural. A intenção dos parlamentares é aceitar a MP e voltar a pressionar pela tramitação do projeto de lei da Câmara em um segundo momento, a fim de que seja aprovado até o fim deste ano.

A bancada do agro alega ainda que o projeto de lei é mais amplo que a proposta da Fazenda ao incluir a repactuação de empréstimos também de produtores afetados por perda de renda, juros menores e prazo de pagamento maior.

O projeto de lei da renegociação das dívidas rurais foi aprovado há um mês no Senado, sob discordância do governo. O projeto prevê o uso de recursos do Fundo Social do Pré-Sal e de recursos de fundos supervisionados pelo Ministério da Fazenda, como os fundos constitucionais, para o refinanciamento das dívidas rurais. O agronegócio pressiona pela célere análise do tema no plenário da Câmara dos Deputados.

Em contrapartida, o governo trabalha para segurar o texto na Câmara, alegando elevado impacto fiscal da medida e já cogita veto presidencial e judicializar o tema. A Fazenda classifica o projeto como "pauta-bomba" e estima impacto fiscal de R\$ 140 bilhões em treze anos, enquanto a FPA calcula R\$ 65 bilhões em treze anos.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 08/07/2026**

## INDÚSTRIA DE FERRO-GUSA DO BRASIL DEFENDE NOS EUA ISENÇÃO DAS NOVAS TARIFAS SOBRE IMPORTAÇÕES

Matéria-prima brasileira usada por siderúrgicas e autopeças responde por cerca 70% de tudo que é comprado pelo mercado americano

**Por Ivo Ribeiro**

Os fabricantes brasileiros de ferro-gusa, insumo utilizado na fabricação de aço, autopeças e peças fundidas, defenderam na terça-feira, 7, em Washington, capital dos Estados Unidos, que as novas tarifas sobre importações desse tipo de produto do Brasil entrem na lista de isenção. Um dos argumentos é o de que o mercado americano é altamente dependente de fornecimento externo e o Brasil é o principal exportador aos EUA.

Na terça-feira, o representante comercial dos EUA, conhecido pela sigla USTR, iniciou as audiências públicas, ouvindo tanto representantes de países e setores exportadores como de consumidores (importadores e empresas) e entidades industriais americanas. A soma da tarifa de 25%, fruto da aplicação da lei da Seção 301 (políticas comerciais) e 12,5% (suposta falha contra o trabalho forçado) gera impacto de 37,5% sobre o ferro-gusa brasileiro e milhares de outros produtos brasileiros.

Quase 70% do volume do insumo que os EUA importam para suprir suas necessidades tem como origem o Brasil, disse ao Estadão o empresário Frederico Henriques Lima e Silva, acionista e presidente da SDS Siderúrgica, que tem usinas em Sete Lagoas (grande polo produtor) e Divinópolis (MG).



**Usina de produção de ferro-gusa da SDS Siderúrgica em Sete Lagoas (MG) Foto: SDS/Divulgação**

A produção brasileira está concentrada em Minas Gerais (maior fatia dos embarques aos EUA), Espírito Santo, Mato Grosso do Sul e Maranhão. Ferro-gusa é uma liga de ferro e carbono obtida com minério de ferro e carvão vegetal ou coque, produzida em altos-fornos e utilizada como matéria-prima na fabricação de aço em usinas não integradas, em autopeças e em diversos componentes automotivos.

Silva participou das audiências públicas como representante do Sindifer, entidade que reúne os produtores de ferro-gusa no País — são 53 fabricantes, das quais 48 em Minas Gerais. “Mostramos a importância do produto brasileiro para a indústria americana, e fiquei surpreso e otimista com o apoio que recebemos de empresas e entidades dos EUA”, afirmou Silva. A audiência, pela manhã, abordou a tarifa de 12,5% e, na parte da tarde, a aplicação da seção 301, que prevê aplicação de 25%.

O novo tarifário de Donald Trump está previsto para entrar em vigor a partir de quarta-feira, 15. Atualmente, o setor sofre uma tarifa de 10%, que vai expirar no dia 24. “A preocupação é com o impacto de 37,5% que teremos se as importações de ferro-gusa não entrarem na lista de isenção do governo americano, na categoria de matéria-prima estratégica para a economia do país”, afirmou o empresário.

No ano passado, a produção brasileira, em volume, atingiu 5,3 milhões de toneladas, das quais 3,7 milhões em Minas Gerais. Para os EUA foram embarcadas 3,37 milhões de toneladas, conforme dados do Sindifer.

As divisas brasileiras com exportação de ferro-gusa em 2025 atingiram US\$ 1,67 bilhão, o equivalente a R\$ 8,6 bilhões pelo atual câmbio, com embarques de 4,06 milhões de toneladas. Desse valor, as compras por empresas americanas representaram cerca de US\$ 1,5 bilhão. Do total, as exportações de Minas representaram US\$ 1,18 bilhão, ou 70,6%.



O total importado pelo mercado americano em 2025 para suprir grandes usinas de aço, como Nucor, foi de 5,3 milhões de toneladas. A produção local de ferro-gusa foi de apenas 300 mil toneladas — menos de 6%.

**Linha de produção de ferro-gusa da siderúrgica CBF, do grupo Ferroeste, em João Neiva (ES) Foto: CBF/Divulgação**

Segundo informações do Sindifer, o Brasil, como maior fornecedor do mercado americano, tem siderúrgicas de gusa



que dependem 90% das vendas para os EUA. Depois do Brasil, com volume bem menor, vêm Ucrânia e Índia. A Rússia, que era o segundo maior fornecedor, ainda é atingida por sanções americanas desde 2022 em razão da guerra com a Ucrânia.

Os fabricantes brasileiros vêm mantendo constante diálogo com clientes nos EUA, que dependem do produto brasileiro, contando com apoio na tentativa de isentar a tarifa aos embarques de ferro-gusa ao mercado americano.

### **O risco para a cadeia de suprimento do insumo**

Na audiência, informa Silva, representantes de clientes locais mostraram os efeitos (encarecimento dos custos) na indústria de aço e de peças fundidas e a disrupção que pode causar na cadeia de suprimento desses setores dependentes do insumo.

Da produção da SDS em Sete Lagoas — maior polo fabricante de ferro-gusa do País — cerca de 40% vai para usinas de aço e fabricantes de autopeças dos EUA. Uma parcela um pouco maior, 45%, é destinada a produtoras de autopeças da Europa, que demanda produto com especificação para aplicação de mais sofisticada. A usina de Divinópolis, adquirida em 2024, em barca entre 60% e 70% da produção para o mercado americano (a fabricantes de aço).

Silva destacou ao Estadão que o gusa brasileira tem competitividade pelo fato de ser produzido com uso de carvão vegetal, o que contribui para descarbonizar a indústria do aço. Mas, no momento, diante das novas tarifas, muitas negociações estão suspensas, aguardando a definição pelo governo americano.

Outras siderúrgicas de ferro-gusa, em Minas e nos outros Estados, como o Espírito Santo, são também afetadas pela aplicação das novas tarifas. É o caso da CBF Indústria de Gusa, localizada em João Neiva e controlada pelo grupo mineiro Ferroeste. Conta com capacidade anual para produzir 260 mil toneladas em dois altos-fornos. Do que exporta, 55% a 60% vai para os EUA.

A insegurança de fornecimento está também nos EUA, nas companhias que necessitam dessa matéria-prima, caso de Nucor, Big River, Steel Dynamics, North Star e outras, afirma Silvia Nascimento, presidente da CBF e uma das acionistas do grupo Ferroeste.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 08/07/2026*

## **ECONOMIA GLOBAL, AFETADA PELA GUERRA NO IRÃ E PELA INFLAÇÃO, ENFRENTA FORTE DESACELERAÇÃO**

Pressionado pelos altos preços de commodities, crescimento deste ano deve ficar em 3%, segundo relatório do FMI

***Por Alan Rappoport (The New York Times)***

A economia global deve desacelerar drasticamente em 2026, depois que a guerra com o Irã interrompeu as cadeias de abastecimento de energia e desencadeou uma nova onda de inflação, alertou o Fundo Monetário Internacional nesta quarta-feira, 8.

As previsões refletem os efeitos devastadores da decisão dos Estados Unidos e de Israel de atacar o Irã neste ano. Esses ataques provocaram retaliações iranianas contra a infraestrutura energética na região, desestabilizando uma economia mundial que já havia sido abalada pela pandemia da Covid-19 e pela guerra entre Rússia e Ucrânia.

O crescimento da produção global deve cair para 3% em 2026, ante 3,5% no ano passado, de acordo com uma atualização do relatório “Perspectivas Econômicas Mundiais” do FMI. Esse valor é ligeiramente inferior à projeção feita em abril pelo Fundo, de 3,1% de crescimento, o que ressalta a natureza prolongada do conflito.



### **Navios comerciais atravessam o Estreito de Ormuz Foto: Amirhosein Khorgooi/AP**

As previsões continuam sujeitas a considerável incerteza. Ataques a petroleiros que tentavam atravessar o Estreito de Ormuz nesta semana levantaram dúvidas sobre a durabilidade do recente cessar-fogo entre os Estados Unidos e o Irã; além disso, na terça-feira, os Estados Unidos revogaram uma isenção de sanções que teria permitido a venda de mais petróleo iraniano nos mercados globais.

O presidente Donald Trump colocou em dúvida a trégua em uma reunião da Otan na Turquia nesta quarta-feira, quando afirmou: “Acho que acabou”.

O tráfego marítimo pelo estreito ficou obstruído por meses, elevando os preços da energia e impulsionando os preços ao consumidor em todo o mundo. O FMI espera que a inflação global suba de 4,1% em 2025 para 4,7% em 2026 devido aos preços elevados das commodities.

Embora as perspectivas para 2026 sejam um pouco mais sombrias, o FMI afirmou que a economia global está se mostrando relativamente resiliente. O crescimento global no primeiro trimestre do ano foi mais forte do que o projetado, já que a energia renovável ajudou a amenizar o efeito dos preços mais altos do petróleo e os investimentos em inteligência artificial impulsionaram a produção.

“A economia global como um todo, até o momento, resistiu ao choque causado pela guerra melhor do que se temia”, escreveram os economistas do FMI no relatório.

Os países produtores de petróleo do Oriente Médio foram os mais afetados pela guerra e devem enfrentar contrações acentuadas este ano.

As perspectivas para o Irã, no entanto, foram ligeiramente revisadas para cima desde abril, uma vez que as sanções dos EUA às suas exportações de petróleo foram temporariamente flexibilizadas. Nesta semana, o governo Trump revogou uma licença de 60 dias que permitia a venda de produtos energéticos iranianos depois que petroleiros foram atacados ao tentarem passar pelo Estreito de Ormuz.

Os países que mais consomem energia também enfrentam uma queda na produção devido aos preços mais altos do petróleo. Espera-se que o crescimento na Índia caia para 6,4% este ano, ante 7,7% em 2025. A produção na China deve cair para 4,6% em 2026, ante 5% no ano passado.

As projeções de crescimento nos Estados Unidos mantiveram-se estáveis em relação a abril, em 2,3%, já que as exportações de petróleo e os investimentos em tecnologia sustentaram o crescimento.

Os altos preços da gasolina têm sido uma preocupação política nos Estados Unidos, mas Kevin Warsh, o novo presidente do Federal Reserve (o Banco Central americano), afirmou na semana passada que os riscos de inflação diminuirão nas semanas posteriores à sua chegada ao cargo. Em discurso proferido em um encontro na Europa na semana passada, ele reiterou seu compromisso de garantir a estabilidade de preços após um longo período em que o banco central não havia atingido sua meta de 2%.

O FMI instou os formuladores de políticas a manterem o foco na estabilidade de preços ao avaliarem o efeito da volatilidade dos preços das commodities e da crescente demanda por novas tecnologias de IA.

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

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 08/07/2026**



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### PETRÓLEO ESCALA 5% COM NOVAS TENSÕES ENTRE ESTADOS UNIDOS E IRÃ

O petróleo tipo Brent (a referência mundial) com vencimento em setembro teve alta de 5,20% e o WTI (a referência americana) com entrega prevista para agosto subiu 4,37%

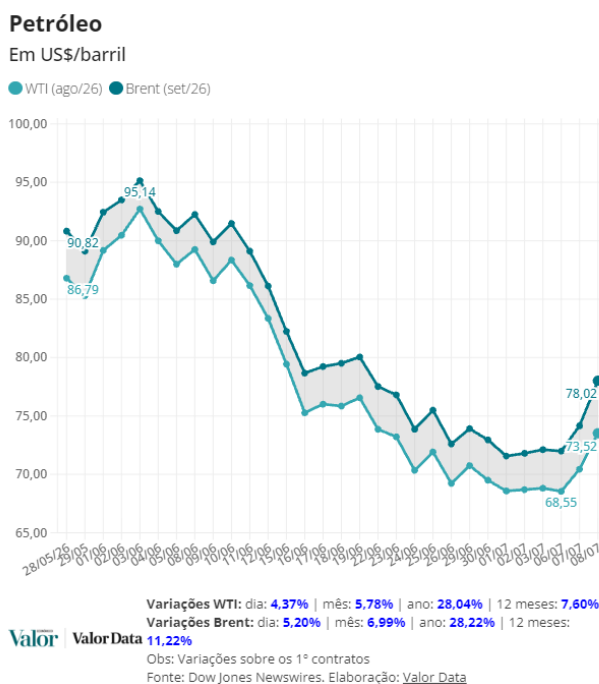
**Por Luana Reis, Valor — São Paulo**



**Funcionários de plataforma de petróleo da Petronas, estatal petrolífera da Malásia — Foto: Facebook/@petronas**

Os contratos futuros do petróleo anotaram alta forte nesta quarta-feira (8), diante da nova escalada de tensões no Oriente Médio. Após ataques a embarcações no Estreito de Ormuz, o presidente americano, Donald Trump, lançou uma ofensiva militar contra o Irã ontem à noite e disse que o cessar-fogo “acabou”, sem intenção de retomar as negociações. Ele também realizou novas ameaças e afirmou que os Estados Unidos poderiam restabelecer o bloqueio aos portos iranianos, elevando os riscos de uma ampla retomada do conflito.

No fechamento, o petróleo tipo Brent (referência mundial) com vencimento em setembro teve alta de 5,20%, cotado a US\$ 78,02 por barril, na Intercontinental Exchange (ICE). O WTI (referência americana) com entrega prevista para agosto subiu 4,37%, a US\$ 73,52 por barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex).



Trump disse nesta quarta-feira que o memorando de entendimento firmado com o Irã para encerrar o conflito acabou e que não pretende manter as negociações, o que fez os preços do petróleo dispararem novamente. Ele também ameaçou realizar novos ataques, após as forças americanas atingirem dezenas de alvos no território iranianos ontem, e afirmou que poderá restabelecer um bloqueio aos portos iranianos.

"Nós os atingimos com muita força na noite passada", disse Trump nesta quarta-feira. "Provavelmente, vamos atingi-los com força novamente esta noite." As declarações do presidente americano e os novos ataques acenderam um temor entre os investidores de que o frágil cessar-fogo firmado entre ambos os países no mês passado possa acabar antes da conclusão das negociações para um acordo de paz duradouro.

Ontem, os Estados Unidos haviam revogado uma autorização que permitia ao Irã vender petróleo no mercado internacional, em resposta a ataques contra embarcações no Estreito de Ormuz que teriam sido realizados por Teerã. Em resposta, um assessor do líder supremo iraniano publicou, na rede social X, que haverá uma "resposta imediata" aos ataques americanos, aumentando as apostas de uma nova escalada. Segundo a emissora estatal iraniana PressTV, o Irã deve fechar o Estreito de Ormuz caso sofra novos ataques.

Trump também disse durante o pregão que "fará algumas coisas que podem aumentar os preços do petróleo". O Brent chegou a superar os US\$ 80 por barril nas máximas do dia, registrando uma variação intradiária superior a 8%.

Hamad Hussain, economista da Capital Economics, avalia que a recente escalada de tensões reforça sua visão de que os preços do petróleo permanecerão voláteis nos próximos meses. No entanto, ele espera que algum tipo de cessar-fogo acabe prevalecendo e os fluxos de exportação continuem se recuperando na região, levando o Brent a encerrar 2026 perto dos níveis atuais de preço.

Para ele, no momento, os maiores riscos são a possibilidade de o Irã restringir ainda mais o tráfego pelo Estreito de Ormuz ou os Estados Unidos restabelecerem seu bloqueio naval aos portos iranianos, o que poderia comprometer a recuperação da produção e exportação de petróleo na região.

"Vale ressaltar que, mesmo que essa nova escalada das tensões perca força e algo semelhante ao atual memorando de entendimento permaneça em vigor, a trajetória dos preços do petróleo nos próximos seis meses deverá ser irregular", ele afirma em nota. "Isso ocorre, em parte, porque a recente alta dos fluxos de petróleo reflete a saída dos petroleiros carregados que ficaram retidos durante meses no Estreito de Ormuz; para manter o atual ritmo de exportações, será necessário que novos carregamentos aumentem."

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 08/07/2026**

## SOBERANIA EM IA É UMA QUESTÃO DE OPÇÕES

Se governos e organizações puderem alternar entre vários modelos de ponta, restringir o acesso a qualquer um deles perderá grande parte de seu valor estratégico

**Por Ren Ito**



A decisão repentina do governo dos EUA, em 12 de junho, de restringir o acesso estrangeiro a alguns dos modelos mais avançados da Anthropic é mais uma confirmação de que a inteligência artificial se tornou uma questão geopolítica de primeira grandeza. Até recentemente, os países competiam desenvolvendo serviços, infraestrutura e aplicativos com base em sistemas de IA de ponta. Agora, o acesso aos próprios sistemas tornou-se uma preocupação estratégica.

A premissa dominante era que a IA seguiria a lógica da globalização. Os países dependeriam de um pequeno grupo de modelos de ponta, desenvolvidos principalmente nos EUA, enquanto competiriam em serviços derivados, semicondutores, dados e aplicações. O acesso aos

sistemas de IA mais avançados era amplamente dado como garantido. No entanto, essa premissa já não se sustenta, a questão central deixa de ser qual modelo é o melhor e passa a ser qual deles pode ser acessado.

Com as capacidades de IA de ponta se tornando uma questão de segurança nacional e diplomacia, os governos se sentirão tentados a buscar a chamada “soberania em IA” por meio da criação de campeãs nacionais ou de alternativas nacionais às principais opções americanas (como o ChatGPT e o Claude). Embora esse impulso seja compreensível, ele corre o risco de atacar o problema errado.

Afinal, a IA está avançando rápido demais para que uma estratégia desse tipo produza resultados satisfatórios. Vantagens tecnológicas que parecem decisivas hoje podem desaparecer em questão de meses. Modelos que dominam as manchetes por alguns meses são logo iguais ou superados por concorrentes. Até mesmo países dispostos a investir dezenas de bilhões de dólares no desenvolvimento de modelos enfrentam enormes dificuldades para competir diretamente com as maiores empresas de tecnologia do mundo. É por isso que a questão não é se um país consegue construir um modelo de ponta, e sim se ele consegue garantir acesso confiável à inteligência de ponta onde quer que ela surja.

O caso recente da Anthropic ilustra esse ponto - mesmo após a reversão da medida pelos EUA em 30 de junho. Se o acesso a um modelo líder de IA pode ser restringido da noite para o dia, a dependência de um único provedor passa a ser um risco estratégico. Isso não significa que todos os países devam desenvolver seu próprio modelo de ponta. Mas significa que nenhum país pode presumir que terá acesso ininterrupto ao sistema de terceiros.

Para os aliados mais próximos dos EUA, a prioridade deve ser preservar esse acesso. Países como Japão e outros membros do G7 compartilham com os EUA não só valores democráticos, mas também interesses de segurança. Apoiar a resiliência tecnológica dos aliados fortalece, em última instância, a própria posição estratégica dos EUA. Além disso, a IA continua sendo uma tecnologia ainda imatura e em rápida evolução, cuja trajetória futura é incerta. A colaboração contínua entre desenvolvedores americanos de modelos e países aliados - que contribuem com tecnologia, talentos, infraestrutura e mercados - será essencial para ampliar o próprio ecossistema. A IA não deve se tornar uma tecnologia acumulada e guardada a sete chaves; deve ser uma tecnologia desenvolvida em conjunto.

Na economia emergente da IA, a vantagem competitiva virá cada vez menos da posse de um único modelo e cada vez mais da capacidade de avaliar, selecionar e orquestrar múltiplos modelos. Organizações capazes de alternar com fluidez entre sistemas concorrentes serão mais resilientes do que aquelas que dependem de um único fornecedor e se expõem a vulnerabilidades excessivas - de falhas técnicas e disputas comerciais a pressões geopolíticas. Assim como os países buscam diversificar fontes de energia e cadeias de abastecimento de semicondutores, eles também passarão a diversificar seus provedores de IA.

***O caso recente da Anthropic esclarece o verdadeiro significado de “soberania em IA”. Na economia emergente de IA, a vantagem competitiva não virá da posse de um único modelo, mas da capacidade de avaliar, selecionar e orquestrar múltiplos modelos***

Mas a orquestração, por si só, não basta. Os países também precisam ser capazes de avaliar sistemas de IA de forma independente. Os governos necessitam da capacidade de julgar quais modelos são de fato úteis em comparação a outros, e quais riscos determinados sistemas podem representar. Essas avaliações não podem ser delegadas a empresas estrangeiras nem a governos de outros países.

É por isso que institutos de segurança em IA recentemente criados e agências nacionais de segurança cibernética estão se tornando cada vez mais importantes. Mais que regular a IA, seu papel é fornecer a expertise técnica independente necessária para embasar decisões nacionais informadas. Países que não conseguem avaliar sistemas de IA por conta própria, inevitavelmente acabarão tendo suas escolhas moldadas por terceiros.

Depender de múltiplos modelos de IA, em vez de um só provedor, é uma forma de dissuasão, pois reduz a eficácia de tentativas de coerção. Se governos e organizações puderem alternar entre vários modelos de ponta, restringir o acesso a qualquer um deles perderá grande parte de seu valor estratégico. A orquestração de modelos torna-se, assim, tanto uma capacidade econômica quanto um ativo geopolítico.

Mas só a diversificação não é basta. Para alcançar a soberania em IA, os países precisarão ser capazes de combinar dados nacionais com múltiplos sistemas de IA de ponta, gerar conhecimento sobre o que funciona e transformar esse conhecimento em decisões concretas. Essa última etapa - a tomada soberana de decisões - torna-se difícil quando um país depende de outros para interpretar suas informações mais importantes. Se a análise de inteligência de defesa, dados econômicos, riscos à saúde pública ou infraestrutura crítica acaba dependendo de atores externos, a autonomia política passa a ser limitada.

As implicações vão muito além da política de IA. Quando o acesso à inteligência se torna uma questão geopolítica, o desafio para as potências médias se torna evidente. Em vez de tentar replicar as capacidades dos EUA ou da China, esses países devem garantir espaço para manobras estratégicas, enquanto se mantêm profundamente integrados à economia mundial. Esse é um desafio conhecido: ao longo da história moderna, as potências médias bem-sucedidas prosperaram não por se isolarem das grandes potências, mas por manterem alianças sólidas enquanto preservavam a capacidade de agir de forma independente.

A competição geopolítica que está surgindo girará em torno de quem projeta, financia, opera e otimiza a infraestrutura crítica da era da IA: centros de dados, redes elétricas, sistemas de comunicação, cadeias logísticas, portos e infraestrutura pública digital. As capacidades de IA estarão cada vez mais incorporadas aos sistemas dos quais as sociedades modernas dependem.

À medida que a IA se tornar uma infraestrutura crítica, confiabilidade, resiliência e neutralidade política podem se tornar tão importantes quanto o desempenho bruto dos modelos. O modelo mais poderoso não é necessariamente o mais valioso se o acesso a ele puder ser retirado abruptamente ou se a dependência dele limitar as opções estratégicas de quem o utiliza.

A soberania em IA não está em desenvolver uma versão nacional do ChatGPT, mas em preservar a liberdade de ação em um mundo no qual o próprio acesso à inteligência se tornou objeto de disputa. Trata-se de manter opções abertas, e não de deter a propriedade da tecnologia. (Tradução de Mario Zamarian)

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 08/07/2026**

## **APÓS ATAQUES A EMBARCAÇÕES, QUATRO NAVIOS DE PETRÓLEO E GÁS DESISTEM DE CRUZAR**

Ormuz Mudanças de rota ocorrem depois que embarcação do Catar e petroleiro saudita foram danificados perto do estreito na terça-feira, após relatos de que o Irã disparou mísseis na hidrovía

**Por Emily Chow e Florence Tan, Em Reuters — Cingapura**

Pelo menos quatro navios de petróleo e gás desistiram de tentar cruzar o Estreito de Ormuz, mostraram dados de rastreamento marítimo, à medida que novos ataques a embarcações na hidrovía estratégica aumentaram as preocupações com segurança.

As mudanças de rota ocorrem depois que um navio de transporte de gás natural liquefeito (GNL) do Catar e um petroleiro saudita foram danificados perto do estreito na terça-feira, após relatos de que o Irã disparou mísseis contra embarcações na hidrovía. Os incidentes fizeram com que autoridades marítimas elevassem o nível de risco para navios em trânsito para "grave".



***Embarcações no Estreito de Ormuz , vistas de Musandam, Omã, 8 de julho de 2026 — Foto: REUTERS/Stringer***

Os navios de GNL Al Ghariya, Duhail e Al Ruwais navegavam lentamente em direção a Ormuz antes de mudarem de rumo e se afastarem na noite de terça-feira, mostraram dados das empresas de análise Kpler e Lseg. As embarcações, controladas pela QatarEnergy, estavam vazias e seguiam para o terminal de exportação de Ras Laffan, no Catar, para carregar cargas.

Dados da Lseg e da Kpler também mostraram que o superpetroleiro (VLCC, na sigla em inglês) de bandeira indiana Lila Vadinar, que transporta 2 milhões de barris de petróleo bruto do Kuwait embarcados no fim da semana passada, fez meia-volta na ponta de Omã, junto ao estreito, nesta quarta-feira.

Desde o início do conflito, no fim de fevereiro, pelo menos 16 carregamentos de GNL partiram de Ras Laffan e outros 10 do terminal da Abu Dhabi National Oil Co (Adnoc), na Ilha Das, nos Emirados Árabes Unidos, atravessando o estreito. Ainda assim, esse volume representa apenas uma fração da média mensal de aproximadamente 7 milhões de toneladas métricas normalmente embarcadas pelos dois terminais.

Também se formou uma fila de navios em lastro, isto é, vazios, aguardando para carregar em Ras Laffan.

As imagens de satélite mais recentes, de 7 de julho, mostram 14 navios de GNL fundeados ao largo de Ras Laffan, com uma embarcação, a Umm Al Amad, atracada no terminal carregando no momento em que a imagem foi capturada, disse Laura Page, gerente de inteligência para GNL e gás natural da Kpler.

As imagens também indicam que três embarcações aguardando ao largo de Ras Laffan estão com seus transponders do Sistema de Identificação Automática (AIS) desligados, acrescentou.

Mais de 50 navios em lastro controlados pela QatarEnergy e pela Adnoc estão posicionados na região do Golfo, na Índia e no Estreito de Malaca, sendo que alguns estão com os sinais do AIS desligados há mais de dez dias, informou a Vortexa.

Ainda assim, pelo menos três petroleiros de petróleo bruto que estavam retidos conseguiram deixar o estreito. O superpetroleiro Mercury Hope, carregado com 2 milhões de barris de petróleo bruto dos Emirados Árabes Unidos embarcados no início de março, saiu do estreito nesta quarta-feira, mostraram dados da Lseg e da Kpler. A Anglo Eastern Maritime, administradora da embarcação, não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.

O superpetroleiro Tenjun, administrado pela japonesa Nippon Yusen KK e transportando 2 milhões de barris de petróleo bruto do Catar embarcados no fim de fevereiro, deixou o Estreito de Ormuz na noite de terça-feira.

O VLCC Pertamina Pride, administrado pela estatal indonésia de energia Pertamina, também deixou o estreito na terça-feira, com o transponder desligado, mostraram os dados de navegação. A embarcação transporta 2 milhões de barris de petróleo bruto saudita embarcados no início de março.

A Nippon Yusen recusou-se a comentar sobre o petroleiro Tenjun. A Pertamina não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.

Além disso, a refinaria indiana Mangalore Refinery and Petrochemicals Ltd (MRPL) cancelou o fretamento de um navio que havia contratado para carregar petróleo bruto do Iraque, disseram duas fontes do setor de transporte marítimo com conhecimento do assunto.

**Fonte:** Valor Econômico - SP

**Data:** 08/07/2026

# FOLHA DE S.PAULO

## FOLHA DE SÃO PAULO - SP

### AGÊNCIA APONTA CONFLITO DENTRO DO GOVERNO SOBRE LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS

- Agência resiste à pressão do Planalto e questiona mudanças em edital do maior terminal portuário do país
  - Casa Civil quer mudança para permitir que empresas que já estão no porto participem da licitação
- Por André Borges**

**Brasília** - O modelo de concorrência que será usado no leilão do Tecon Santos 10, previsto para ser o maior da história no setor portuário, chega a um novo embate.



A Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) fez uma crítica direta à tentativa da Casa Civil de alterar a modelagem do leilão do Tecon Santos 10 e deixou claro que não pretende incorporar automaticamente as mudanças defendidas pelo governo para o maior projeto portuário do país.

**Guindastes e contêineres em terminal do porto de Santos, um dos principais complexos logísticos do país - Allison Sales - 24.jan.25/Folhapress**

A Folha teve acesso a um despacho técnico da agência, documento que foi enviado na semana passada à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SEPPI) da Casa Civil e ao Mpor (Ministério de Portos e Aeroportos).

No documento, a Antaq é categórica ao afirmar que "a unanimidade dos posicionamentos técnicos" que ela reuniu até aqui não pode "absorver acriticamente os subsídios redigidos pela SEPPI" da Casa Civil, que propõe flexibilizar as regras de participação no leilão.

O Tecon Santos 10, desenhado para ser o maior leilão de terminal de contêineres da história do país, prevê investimentos da ordem de R\$ 5,6 bilhões ao longo da concessão. A expectativa é que o terminal acrescente cerca de 3,5 milhões de toneladas por ano à capacidade atual de Santos, praticamente dobrando a movimentação atual de contêineres do complexo.



### A entrada e o canal do porto de Santos

**Vista aérea noturna do Porto de Santos onde navios (pontos brancos) esperam para atracar Clauber - Larre/Folhapress**

A divergência está concentrada nas regras de participação no leilão. A agência e o Mpor defendem a modelagem que já passou pelo TCU (Tribunal de Contas da União) e por estudos técnicos da Antaq, na qual os

operadores que já atuam no porto de Santos ficariam fora da primeira fase da disputa e só poderiam

participar posteriormente, se não houvesse vencedor na primeira etapa. Seria uma forma de evitar concentração de mercado.

Depois que tudo isso já estava decidido, a Casa Civil pediu a revisão dessas regras, para permitir que qualquer grupo dispute já na etapa inicial, desde que assuma o compromisso de vender seus ativos atuais caso vença a licitação.

Segundo a pasta, teria havido uma "falha na comunicação das diretrizes governamentais" sobre os planos pretendidos para o terminal, o que levou "a agência a adotar o remédio mais restritivo à participação dos agentes que já operam no porto de Santos".

O posicionamento causou forte desconforto entre técnicos da Antaq e do Mpor, que viram no ato da Casa Civil uma mera imposição política que despreza todo o caminho percorrido até o momento e não apresenta justificativas consistentes que embasem a adoção a uma posição "diametralmente distinta", como aponta a agência.

"Tal opinativo técnico [da Casa Civil] não pode, vênha máxima, ser adotado de forma automática", afirma a Antaq, lembrando que, ao considerar que o TCU validou integralmente a decisão da agência, "não se vislumbram razões para alteração da decisão regulatória".

O documento diz que a Antaq tem "competência legal expressa para estabelecer restrições, limites e condições em editais" e que isso é uma "competência exclusiva, indelegável e protegida pela autonomia das agências reguladoras", enquanto o governo define suas políticas públicas.

Questionada sobre o assunto, a Antaq afirmou que não vai se manifestar. A Casa Civil pediu que a solicitação fosse redirecionada ao Mpor. A pasta dos portos declarou que "recebeu os documentos encaminhados pela Antaq" e que, "neste momento, o material está sendo analisado pelos técnicos da Secretaria Nacional de Portos".

As regras do leilão do Tecon Santos 10 têm sido alvo de pressão e lobbies, com operadores e armadores portuários internacionais acionando todas as frentes do governo, do Palácio do Planalto ao Itamaraty, passando pela Antaq e o Mpor, até que se chegue a um modelo final do edital.

Para a agência, permitir que os atuais operadores ampliem ainda mais sua presença no porto poderia elevar a concentração do mercado, com um grupo tendo o controle de cerca de 60% da capacidade de movimentação de contêineres do complexo.

O modelo atual passou pelo Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), incluiu estudos sobre concentração de mercado, passou por revisões após determinações do TCU e incorporou ajustes exigidos pela corte.

O tribunal recomendou mudanças, como a criação de uma outorga mínima inicial e a obrigação de construção de infraestrutura ferroviária.

A Casa Civil sustenta que o governo "não possui uma política de fomento a novos entrantes em detrimento dos atuais" e que "a regra das licitações é a ampla participação".

Ao tratar das posições conflitantes entre o Mpor e a Casa Civil, a agência afirma que ainda há "questões em aberto, ambiguidade e possível desalinhamento quanto às diretrizes de política pública aplicáveis ao projeto". Ao fim, isso "gera uma zona de incerteza quanto às diretrizes que devem, de fato, orientar a modelagem do certame".

O diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, sinaliza que haveria um caminho de atender ao que pede a Casa Civil, desde que isso fosse fundamentado. Qualquer mudança no modelo atual, porém, vai exigir que isso seja aprovado pela diretoria colegiada da agência e, depois, repassado mais uma vez ao TCU.

Na prática, portanto, é grande a chance de que o leilão do Tecon Santos 10, que já chegou a ser prometido para ocorrer em 2025 fique para o ano que vem.

O porto de Santos, responsável por cerca de 30% da carga containerizada movimentada no país, já opera próximo do limite da capacidade. O novo terminal é tido como saída para reduzir filas de navios, diminuir custos logísticos e manter Santos como um hub regional na América Latina.

**Fonte: Folha de São Paulo - SP**

**Data: 08/07/2026**

### **ANTAQ CONCLUI ARRENDAMENTO DO TERMINAL QUE TERÁ INVESTIMENTO DE R\$ 900 MILHÕES**

- VDC29, no Porto de Vila do Conde, em Barcarena, no Pará, teve desestatização aprovada no ano passado
- Ativo será destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos, especialmente soja e milho

**Por Alex Sabino**

**São Paulo** - A Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) conclui nesta quinta-feira (9) o modelo de arrendamento do terminal VDC29, no Porto de Vila do Conde, em Barcarena-PA. Os investimentos previstos estão em cerca de R\$ 900 milhões em uma concessão de 25 anos, com prorrogação possível.

O Ministério de Portos e Aeroportos prevê o leilão ainda neste ano do projeto que será greenfield (sem infraestrutura prévia). Hoje em dia, de acordo com dados do TCU (Tribunal de Contas da União), o porto opera com taxa de ocupação de 26%.

Terminal portuário com várias pilhas de contêineres coloridos organizados em terra. Dois navios cargueiros atracados em píeres que se estendem sobre o rio. Área industrial com silos e estruturas próximas ao cais. Céu parcialmente nublado ao fundo.



**Vista aérea do Porto de Vila do Conde, pólo logístico da região Norte - Alessandro Falco- 25.mar.25/Folhapress**

O VDC29 terá 14 silos de 18 mil toneladas cada, sistema de descarregamento de barcaças com capacidade de cinco milhões de toneladas por ano e sistema de recepção rodoviário dimensionado para 2,2 milhões de toneladas por ano. O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente grãos de soja e milho.



A operação plena deve ocorrer já nos primeiros anos de vigência do contrato, segundo estudos técnicos do setor.

**Navio Haidar segue parcialmente submerso 10 anos após afundar com mais de 4.900 bois**

**Navio Haidar parcialmente submerso no Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), em julho de 2023; embarcação afundou com mais de 4.900 bois em 2015 Divulgação/Escritório de advocacia Pogust Goodhead**

O processo de arrendamento começou em dezembro de 2023 com a abertura de consulta pública pela Antaq. O TCU aprovou a concessão do terminal em maio do ano passado, mas recomendou ao Ministério a revisão do desenho do leilão para maximizar os valores de outorga.

A região do porto de Vila do Conde integra o chamado Arco Norte, corredor logístico que tem registrado crescimento na movimentação de grãos destinados à exportação de soja e milho.

**Fonte:** Folha de São Paulo - SP

**Data:** 08/07/2026

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### CNT LANÇA AGENDA ESTRATÉGICA PARA DESENVOLVER NAVEGAÇÃO INTERIOR E DESTRAVAR HIDROVIAS BRASILEIRAS

**Da Redação Navegação 08/07/2026 - 18:52**



A CNT apresentou em Brasília o estudo “Propostas para o Desenvolvimento da Navegação Interior Brasileira”, documento inédito que reúne diagnóstico da governança e da regulação das hidrovias e propõe uma agenda de transformação para tornar o transporte aquaviário mais eficiente, competitivo e sustentável no país.

#### Contexto e objetivos do estudo

Elaborado pela consultoria Pezco, em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), o estudo parte do reconhecimento de que o Brasil possui uma das maiores redes hidrográficas do mundo, mas ainda aproveita de forma limitada esse potencial para o transporte de cargas e passageiros.

Segundo a CNT, a navegação interior deve ser tratada como componente estratégico da matriz de transportes, contribuindo para reduzir custos logísticos, aumentar a competitividade da economia, promover desenvolvimento regional, facilitar a integração entre modais e apoiar uma logística mais sustentável.

#### Workshop e construção coletiva

O documento foi apresentado durante o workshop “Governança e Regulação da Navegação Interior”, realizado na sede da CNT, com participação de representantes do governo, da iniciativa privada, da academia e de entidades ligadas ao transporte aquaviário.

O diretor de Relações Institucionais da CNT, Valter Souza, destacou que o fortalecimento das hidrovias é essencial para equilibrar a matriz de transporte, hoje fortemente concentrada no modal rodoviário para cargas e passageiros, e defendeu que a logística seja conduzida como política de Estado, com planejamento de longo prazo e participação conjunta dos diversos atores.

Também estiveram na mesa de abertura a secretária-executiva do MPor, Thairyne Oliveira, o secretário nacional de Hidrovias e Navegação do MPor, Otto Burlier, e o secretário-adjunto de Competitividade e Política Regulatória do MDIC, Leonardo Ferreira de Oliveira, reforçando o alinhamento institucional em torno do tema.

#### Diagnóstico, desafios e metodologia

A elaboração do estudo envolveu revisão bibliográfica, análise do marco legal e regulatório da navegação interior, mais de 60 entrevistas com representantes do poder público, operadores,

empresas, entidades setoriais e especialistas, além de missões técnicas no Brasil, nos Estados Unidos e na Europa para conhecer experiências internacionais de gestão de hidrovias.

Entre os principais desafios para o transporte de cargas, o documento aponta baixa percepção estratégica das hidrovias, fragmentação da governança, insegurança regulatória, planejamento insuficiente da infraestrutura, déficit de mão de obra especializada, insegurança patrimonial e limitações de financiamento.

No transporte de passageiros, o estudo identifica ausência de dados estruturados, elevada informalidade, deficiência de terminais e atracadouros e dificuldade de acesso a mecanismos de financiamento, fatores que restringem o desenvolvimento e a segurança da navegação interior em diversas regiões.

### **Agenda de transformação até 2046**

Para enfrentar esses gargalos, o estudo organiza uma agenda de transformação com ações de curto prazo (até quatro anos), médio prazo (entre quatro e doze anos) e longo prazo (entre doze e vinte anos), com horizonte estratégico até 2046.

Entre as recomendações, estão a criação de uma instância nacional de coordenação da política hidroviária, a elaboração de um plano setorial específico para o modal, o fortalecimento de programas de dragagem e manutenção das vias navegáveis, a implantação de um programa permanente de eclusas e a estruturação de novos mecanismos de financiamento e concessões hidroviárias.

Para a navegação de passageiros, o documento sugere medidas como regularização da operação, modernização dos processos de outorga, revitalização de terminais e incentivo ao financiamento de embarcações, buscando melhorar a qualidade, a segurança e a previsibilidade dos serviços.

As contribuições apresentadas durante o workshop serão analisadas pela equipe técnica responsável, com o objetivo de aperfeiçoar as recomendações e subsidiar o relatório final, que reunirá as propostas consideradas prioritárias para o desenvolvimento da navegação interior brasileira e será encaminhado ao Ministério de Portos e Aeroportos como insumo para a construção de uma política de Estado para o setor.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 08/07/2026*

## **BNDES APORTA R\$ 377,2 MILHÕES NA BRADO LOGÍSTICA PARA O PROJETO CARROSSEL FERROVIÁRIO**

*Da Redação Portos e logística 08/07/2026 - 18:41*



O BNDES aprovou R\$ 377,2 milhões em financiamentos para a Brado Logística, recursos que serão aplicados na compra de locomotivas e na expansão de terminais multimodais ligados ao Projeto Carrossel, corredor ferroviário que conecta Santos (SP), Sumaré (SP) e Rondonópolis (MT).

Do total aprovado, R\$ 305,2 milhões virão da linha Ferrovias do FINEM e do programa Mais Inovação, voltados a obras civis, automação, sistemas de informação e novos equipamentos para a operação ferroviária e multimodal da empresa. Outros R\$ 72 milhões foram contratados via FINAME, com foco exclusivo na aquisição de locomotivas, em contratos com prazo de dez anos assinados entre agosto e setembro de 2025.

O principal destino dos recursos é o Projeto Carrossel, que prevê um corredor central de distribuição de cargas ligando o porto de Santos a polos industriais do interior paulista e de Mato Grosso, com terminais em Sumaré e Rondonópolis. A iniciativa combina expansão física de terminais, instalação de pátios de maior capacidade para movimentação de contêineres e implementação de tecnologias de

monitoramento e otimização operacional, com o objetivo de reduzir custos logísticos e emissões de gases de efeito estufa.

Segundo o BNDES, a operação deverá gerar 586 empregos ao longo do cronograma, sendo 171 diretos e 415 indiretos, entre atividades de engenharia, operação ferroviária e cadeia de fornecedores nas áreas de influência dos terminais. No primeiro trimestre de 2026, o orçamento previsto para o Projeto Carrossel foi de R\$ 23 milhões, distribuídos entre engenharia, ativos e tecnologia; entre abril e dezembro, a previsão é de R\$ 35 milhões em investimentos nas mesmas frentes, com foco nos dois terminais.

Na avaliação do banco, o aumento da eficiência na movimentação de contêineres, com maior uso da ferrovia, contribui para inovação no transporte de cargas e para ganhos ambientais, já que o modal ferroviário pode emitir até sete vezes menos dióxido de carbono em comparação com operações totalmente rodoviárias, especialmente em rotas de longa distância.

Os investimentos também reforçam a estratégia da Brado Logística de ampliar a participação das ferrovias no transporte de cargas containerizadas e produtos de maior valor agregado, além de grãos minerais e agrícolas. A empresa é hoje responsável por cerca de 86% da movimentação ferroviária de contêineres, medida em toneladas-quilômetro útil (TKU), operando com frota própria de locomotivas, vagões, terminais e armazéns, em parceria com grandes centros consumidores.

A liberação dos recursos do BNDES ocorrerá por meio de reembolso das etapas concluídas: à medida que as obras e aquisições previstas sejam executadas, a companhia poderá solicitar os desembolsos dentro do cronograma pactuado, alinhando o fluxo financeiro à evolução física do Projeto Carrossel.

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

**Data: 08/07/2026**

## COM AUMENTO DE CAPITAL, FINEP AMPLIA VISÃO PARA SOLUÇÕES ESTRUTURANTES E PARCERIAS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 08/07/2026 - 17:47



***Em evento, gerente de transição energética destacou possibilidade de cooperação com outros países e oferta de recursos bilionária para viabilizar desenvolvimento de tecnologias nacionais***

A Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) vem direcionando sua visão para soluções estruturantes de cadeias que contribuam para que a indústria brasileira ganhe potência para avançar, entre outros temas, na transição energética. Na semana passada, o gerente de transição energética da Finep, Paulo José de Resende, disse que, nos

últimos meses, tem se dedicado à resolução de problemas complexos, onde gargalos tecnológicos impedem fatores de competitividade sistêmica da indústria brasileira.

Resende destacou que, há cerca de 10 anos, a empresa pública ligada ao Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) tem se estruturado e apoiado projetos no setor de energia. A carteira inclui a cadeia do hidrogênio, desde as pesquisas acadêmicas e, mais recentemente, o desenvolvimento de soluções lideradas por rotas tecnológicas brasileiras.

Ele citou que, nos últimos quatro anos, foram lançados editais de subvenção e chamadas para mitigar riscos tecnológicos dos projetos de inovação em assuntos do setor elétrico e ligados a energias renováveis e à transição energética. Este último tema possui uma chamada aberta e receberá propostas até agosto de 2026.

Um dos projetos apoiados estuda o desafio tecnológico para um eletrolisador nacional, no qual a Finep e a Petrobras estão aportando recursos para desenvolvimento de uma rota tecnológica nacional de classe industrial. “Existe uma oferta de recursos bilionária para viabilizar o desenvolvimento de tecnologias nacionais, com possibilidade inclusive de novas ações”, destacou Resende, no evento ‘Orange Dialogues’, no Rio de Janeiro (RJ), promovido pelo Consulado Geral dos Países Baixos no Rio de Janeiro, na última semana.

O gerente acredita que o avanço tecnológico da cadeia do hidrogênio não está vinculado somente às tomadas de decisão (FIDs) porque é na etapa de engenharia que se começa a perceber quais fatores na planta industrial que se pretende operar no futuro e que podem impactar no preço. “Antes da decisão de investimento (FID), tem uma configuração tecnológica, onde o desenvolvimento de inovações brasileiras pode contribuir”, comentou Resende.

Ele ressaltou que a Finep atua num nível de maturidade tecnológica onde o potencial de aplicação da inovação pode resultar em produtividade e custos mais atrativos para o investimento industrial que se pretende fazer. Nesse modelo, a tecnologia entra como vetor pelo lado brasileiro, que dá competitividade para a diversificação de fontes, o que aumenta a atratividade de uma planta de operação instalada no país. Hoje, porém, ainda existem preocupações relacionadas com rastreabilidade e logística, que são necessárias para entregar a molécula de hidrogênio no mercado de destino.

Há algumas semanas, o governo dos Países Baixos assinou um memorando de entendimentos (MoU) com o Ministério de Minas e Energia (MME) do Brasil a fim de fortalecer pesquisas para transição energética, abrangendo hidrogênio, biometano e outras tecnologias. “Temos a oportunidade de promover pelas políticas nacionais — como ‘Nova Indústria Brasil’, a soberania tecnológica brasileira, abrindo portas para a cooperação tecnológica internacional”, mencionou Resende.

Resende concorda com o pensamento de que é preciso fortalecer a capacidade produtiva, as competências inovativas da indústria brasileira para que ela possa tratar de igual para igual nas parcerias internacionais que se abrem. Ele ponderou que soberania tecnológica não quer dizer ausência de cooperações e multilaterais.

Ele destacou que a Finep não financia soluções fechadas (turn-key), mas dá suporte ao financiamento para a recepção de tecnologias, customização e esforços de engenharia para aumentar a competitividade das plantas brasileiras. No caso da cadeia de hidrogênio, incentivando o desenvolvimento de soluções locais, capazes de negociar créditos de carbono, de entregar moléculas em seus mercados de destino. Fazendo, por exemplo, com que a amônia verde produzida no Brasil chegue à Europa tão competitiva quanto o hidrogênio que são transportados pelos gasodutos do norte da África.

“A Europa não vai dar preferência ao Brasil pagando mais caro. Falamos de operações industriais que tendem a se tornar commodities na cadeia global. O desafio da competitividade brasileira viabilizando uma rota marítima para entregar essas moléculas na Europa é enorme. A inovação vem para contribuir para esse quadro desejado”, analisou Resende.

### **Cooperação internacional**

A Finep possui um departamento de cooperação internacional que está aberto para estreitar relacionamentos. A agência está apta a fazer editais bilaterais e está inserida, inclusive, nas discussões da cooperação internacional na esfera do BRICs. Nesse campo da cooperação, a Finep já tem um histórico de mais de 10 anos com países como a Noruega na área de petróleo que, mais recentemente, vem sendo expandida por conta da transição energética.

A legislação atual permite que a Finep possa lançar editais bilaterais para o fortalecimento da cadeia do hidrogênio e demais vetores da transição energética. Sob supervisão do MCTI, também pode articular com outros atores para compreender novos desafios tecnológicos que precisam ser apoiados. Um deles é a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), ligada ao MME, parceiro técnico que contribui com novos editais da Finep relacionados à criação de competências tecnológicas na transição.

Esses editais são importantes para abrir a possibilidade de injeção de recursos com a finalidade de viabilizar tecnologias brasileiras, ou bilaterais, ou multilaterais, contribuindo com o fortalecimento desse movimento industrial de descarbonização global.

Resende percebe uma mudança grande há cerca de quatro anos, quando a Finep passou a perseguir mais a solução de problemas complexos, mobilizando a cadeia industrial para alcançar seus objetivos. Nessa reestruturação, pedidos de subvenção que giravam na casa de R\$ 3 milhões, tiveram incremento nesse período.

Um edital de inovação lançado em 2022 operou R\$ 80 milhões para transição energética, ao passo que um edital atual opera R\$ 514 milhões para esse mesmo tema. “Esse salto, se ele for acompanhado também pelos parceiros bilaterais, temos amplo espaço e amplo interesse para cooperar”, projetou Resende.

O gerente de transição energética da Finep destacou o crescimento dos recursos da Finep e estabilidade institucional para parcerias. Segundo Resende é possível discutir, desde já, ações que serão materializadas em 2027 e em anos posteriores porque existe disposição para cooperar. O aumento do capital social sancionado pelo governo federal este ano foi de R\$ 3,5 bilhões.

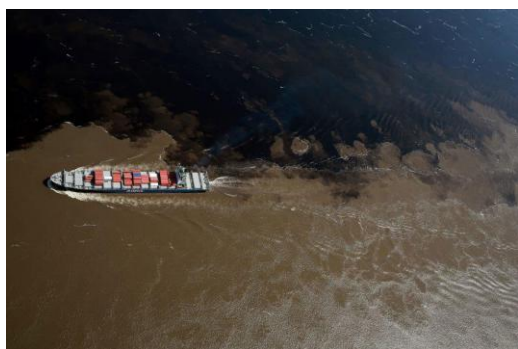
“Recentemente dobramos o capital social para poder alavancar operações de crédito. Todas as condições de voo para operações cada vez mais firmes e para impulsionar cada vez mais a indústria e a pesquisa brasileira estão postas. É um momento oportuno para avançarmos nessas discussões”, concluiu Resende.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 08/07/2026*

## SETOR PRODUTIVO DEFENDE PRORROGAÇÃO DA NÃO INCIDÊNCIA DO AFRMM POR MAIS 5 ANOS

*Por Danilo Oliveira Navegação 08/07/2026 - 13:48*



*Entidades enviaram ao ministro da Fazenda uma carta em apoio ao PLP 80/2026, que estende vigência até 2032 e que está em tramitação na Câmara dos Deputados*

Entidades e empresas signatárias, representantes do setor produtivo nacional, enviaram ao Ministério da Fazenda, uma carta em apoio à aprovação do Projeto de Lei Complementar 80/2026, que prorroga até 8 de janeiro de 2032 a não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante — AFRMM nas operações de cabotagem, navegação interior fluvial e lacustre com origem ou destino

em portos localizados nas regiões Norte e Nordeste. A vigência atual expira no começo de 2027.

A carta, enviada na última terça-feira (7), foi endereçada ao ministro da Fazenda, Dario Durigan. A expectativa dos representantes é que a prorrogação desse benefício seja aprovada ainda em 2026, a fim de impedir esse ônus. A avaliação é que, em um ano de atenções voltadas para as Eleições de outubro, o tempo é curto para a tramitação na Câmara, e no Senado e sanção presidencial.

A matéria já teve seu regime de urgência aprovado e encontra-se pronta para apreciação pelo Plenário da Câmara dos Deputados. Como teve a urgência aprovada, a proposta poderá ser votada diretamente no plenário, sem passar antes pelas comissões temáticas. Para virar lei, precisa ser aprovada pela Câmara e pelo Senado. O PLP 80/2026 altera a Lei 14.301/2022 (BR do Mar) e busca evitar que a regra atualmente vigente deixe de produzir efeitos em janeiro de 2027.



A manutenção da não incidência do AFRMM é necessária para preservar a eficiência das cadeias produtivas que dependem intensamente do transporte aquaviário, especialmente em regiões onde a logística já representa parcela relevante do custo final dos produtos. As entidades alertam que uma eventual retomada da cobrança representaria acréscimo imediato sobre o frete, com alíquotas que podem alcançar 8% na navegação de cabotagem e até 40% na navegação fluvial e lacustre, conforme o tipo de operação e carga.

Um dos argumentos é que, em mercados integrados, o custo logístico não permanece restrito ao setor de transporte, pois influencia a formação de preços em toda a cadeia produtiva, afetando insumos, alimentos, combustíveis, materiais de construção, bens industriais e mercadorias essenciais.

A reintrodução do encargo tende a reduzir margens, encarecer operações, dificultar o abastecimento regional e pressionar o consumidor final. "Preservar a não incidência, nesse contexto, significa evitar aumento artificial de custos, garantir maior previsibilidade às empresas, fortalecer o fluxo de bens e contribuir para a redução do Custo Brasil sem criação de nova despesa pública ou intervenção adicional sobre o mercado", defendem as entidades.

Elas ressaltaram na carta que não se trata da criação de um novo benefício, mas da preservação de uma regra necessária para trazer previsibilidade, segurança jurídica e racionalidade econômica a setores que planejam suas operações com antecedência e dependem de estabilidade regulatória para contratar fretes, formar preços, investir, produzir e competir.

A avaliação é que a prorrogação até 2032 permitirá que empresas, transportadores, produtores e consumidores tenham horizonte mínimo de planejamento, evitando uma elevação abrupta de custos em janeiro de 2027. Essa prorrogação, segundo as entidades, permitirá que empresas, transportadores, produtores e consumidores tenham horizonte mínimo de planejamento, evitando uma elevação abrupta de custos em janeiro do ano que vem.

"A aprovação do PLP 80/2026 é medida urgente para impedir um choque logístico e tributário sobre mercados estratégicos, especialmente em cadeias que movimentam combustíveis, fertilizantes, alimentos, sal, grãos e insumos industriais", defendem as entidades, que pedem a votação e a aprovação célere do PLP 80/2026, como medida de defesa da competitividade, da segurança logística, da estabilidade econômica regional e da redução do custo Brasil.

A carta tem a assinatura da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), do Sindicato das Indústrias de Extração de Sal do Rio Grande do Norte (Siesal -RN) e do Simorsal (Sindicato da Indústria de Moagem e Refino de Sal do RN), além das federações das indústrias da Bahia (Fieb) e do Rio Grande do Norte (Fiern), e da organização sem fins lucrativos Livre Mercado.

A Abac, um dos consignatários do documento, ressaltou que o posicionamento é importante para manter o benefício para os usuários da cabotagem. "Estamos mostrando para o Ministério da Fazenda, que é quem controla parte financeira do país, da importância de termos a prorrogação deste benefício, que é para os usuários e para o fortalecimento e desenvolvimento das regiões Norte e Nordeste", disse à Portos e Navios o diretor-executivo da associação, Luis Fernando Resano.

Em seu pedido de urgência de tramitação do PLP 80/2026, o deputado federal Capitão Alden (PL/BA), destacou que a indefinição sobre a prorrogação gera instabilidade no planejamento logístico e nos investimentos produtivos, com impactos diretos sobre cadeias produtivas relevantes. O autor do requerimento, apresentado em maio deste ano, chamou atenção que a não incidência do AFRMM cumpre papel essencial para reduzir os elevados custos logísticos característicos das regiões Norte e Nordeste, decorrentes de fatores geográficos e estruturais.

A última renovação da não incidência, por cinco anos, ocorreu no espectro da legislação do BR do Mar e expira em janeiro de 2027. A Lei 14.301/2022 promoveu alterações no marco regulatório da navegação (Lei 9.432/1997). O AFRMM gera recursos depositados em contas vinculadas que são

utilizados pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs) na manutenção, docagem e reparo de embarcações em estaleiros nacionais.

Pelas regras atuais, as alíquotas são de: 8% para importação de cargas no longo curso; 8% na cabotagem; 40% no caso de graneis líquidos e derivados de petróleo transportados pela navegação interior nas regiões Norte e Nordeste; além de 8% pagos no transporte de outras cargas a granel no Norte.

Com esse modelo, hoje o usuário não paga pelas alíquotas e as empresas de cabotagem e de navegação interior são ressarcidas por intermédio de contas vinculadas. No final de março de 2026, o saldo das contas vinculadas alcançou R\$ 721 milhões, ante R\$ 684 milhões ao final de 2025 e R\$ 398 milhões no encerramento do exercício de 2024, de acordo com dados do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

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

**Data: 07/07/2026**

### **MOVECTA INVESTIRÁ R\$ 100 MILHÕES PARA AMPLIAR OPERAÇÃO EM SUAPE**

**Da Redação Portos e logística 07/07/2026 - 22:04**



A Movecta pretende investir mais de R\$ 100 milhões nos próximos anos para ampliar sua operação no Porto de Suape (PE) e fortalecer sua atuação no Nordeste. A primeira fase do projeto prevê aportes de aproximadamente R\$ 20 milhões para a duplicação da área alfandegada do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA), aumentando a capacidade operacional da companhia na região.

Com os novos investimentos, a Movecta passará dos atuais 96 mil metros quadrados (m<sup>2</sup>) para 180 mil m<sup>2</sup> de área útil, ficando entre as principais operadoras retroportuárias em área alfandegada do estado. Os aportes fazem parte do plano da empresa até 2030, que tem como objetivo dobrar a receita da companhia em segmentos prioritários e ampliar sua presença em regiões estratégicas para a logística e o comércio exterior brasileiro.

O projeto contempla o alfandegamento de 84 mil m<sup>2</sup> adicionais e inclui adequações exigidas pela Receita Federal, como cercamento da área, implantação de sistema de monitoramento por circuito fechado de TV, melhorias de pavimentação e expansão da infraestrutura dedicada ao atendimento da indústria química, entre outras intervenções necessárias para a operação alfandegada.

A companhia também realizará investimentos em tecnologia, equipamentos e infraestrutura para aumentar a capacidade de atendimento à indústria nordestina, oferecendo soluções logísticas integradas com maior escala, segurança e eficiência.

A unidade de Suape atende principalmente os segmentos de maquinário, químicos, plásticos, bebidas e automotivo, setores que vêm registrando crescimento na região. Em 2025, a operação de Suape movimentou mais de 30 mil contêineres e 544 mil toneladas de carga geral, reforçando sua relevância para a cadeia logística do Nordeste.

A expectativa é de criação de até 100 postos de trabalho nos próximos meses, entre atividades ligadas às obras e à operação do terminal. “Estamos dando um passo importante para fortalecer a eficiência logística, ampliar nossa capacidade de atender operações cada vez mais complexas e sustentar o crescimento dos clientes que dependem de infraestrutura especializada na região”, afirmou Rodrigo Casado, CEO da Movecta.

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

**Data: 07/07/2026**

### ANP E PETROBRAS ACORDAM ADEQUAÇÃO DE 335 POÇOS MARÍTIMOS ÀS REGRAS DE SEGURANÇA OPERACIONAL

*Da Redação Offshore 07/07/2026 - 21:36*



*Termo de conciliação celebrado na AGU estabelece compromissos técnicos para fortalecer prevenção e resposta a emergências*

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e a Petrobras assinaram, nesta terça-feira (7), na sede da Advocacia-Geral da União (AGU), em Brasília, um termo de conciliação que estabelece medidas para a adequação de 335 poços marítimos aos requisitos do Regulamento Técnico do Sistema de Gerenciamento da Integridade de Poços (RT-SGIP).

Para a ANP, o acordo encerra a controvérsia relacionada ao prazo regulamentar para o abandono permanente ou o monitoramento de poços que se encontravam em abandono temporário não monitorado, em campos marítimos de petróleo e gás. Nos termos do instrumento, a Petrobras assume a responsabilidade pela adequação dos 335 poços abrangidos, inclusive dos 76 cuja gestão foi transferida a outros operadores.

Os poços serão considerados adequados quando estiverem em abandono permanente, com arrasamento, quando aplicável; em abandono temporário com monitoramento realizado de acordo com a regulamentação; ou quando forem utilizados na produção de um campo, passando a ser monitorados.

A execução do acordo deverá ser concluída até 31 de dezembro de 2030, seguindo cronograma anual e semestral estruturado com base no grau de risco dos poços. A medida permitirá priorizar as intervenções nos poços de maior criticidade e acompanhar continuamente a evolução das atividades.

A cada semestre, a Petrobras deverá cumprir quantitativos mínimos de adequação por grupo de risco e apresentar à ANP relatórios sobre os serviços realizados, as intervenções previstas, os resultados de monitoramento e inspeção e a situação do licenciamento ambiental. A execução será acompanhada por meio da comparação do planejamento com o número acumulado de poços efetivamente adequados.

Alterações no cronograma dependerão de justificativa técnica e de aprovação expressa da ANP. O descumprimento das metas semestrais e das demais obrigações estará sujeito às penalidades específicas previstas no acordo.

Como medida compensatória pela flexibilização do prazo regulamentar, a Petrobras pagará R\$ 300 milhões em favor da ANP. Desse total, R\$ 105 milhões serão recolhidos em até 30 dias após a última assinatura do acordo. Os R\$ 195 milhões restantes serão pagos em 48 parcelas mensais, atualizadas pela Taxa Selic.

Além da compensação financeira e da adequação dos poços, o acordo prevê compromissos técnicos e institucionais. A Petrobras deverá entregar à ANP cópia dos resultados de análises geoquímicas de amostras de petróleo de campos por ela operados, reunidos desde 1974, assim como informações relacionadas à experiência da companhia na investigação de vazamentos de óleo.

A agência reguladora também terá acesso, pelo período de 20 anos, a um banco de dados internacional privado com resultados de análises de óleo, rochas e águas de formação de diversas bacias sedimentares. Esses dados, segundo a ANP, vão ampliar a capacidade da agência de identificar a possível origem de petróleo em casos de derramamento e fortalecerão suas atividades de fiscalização e resposta a incidentes.

Outro compromisso é a adesão da Petrobras ao Mutual Assistance Principles (MAP), mecanismo de cooperação coordenado pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP). O MAP permite que empresas operadoras mobilizem pessoal especializado, conhecimento técnico, equipamentos e outros recursos para apoiar a resposta a situações de emergência, inclusive eventos de perda de controle de poços. A Petrobras também deverá disponibilizar, nas condições previstas no acordo, ferramentas necessárias à realização de intervenções em poços transferidos a outros operadores.

A conciliação na Câmara de Mediação e de Conciliação da Administração Pública Federal (CCAF), da AGU, teve início em junho de 2021, após tentativas anteriores de composição direta entre a ANP e a Petrobras. A agência reguladora formalizou sua participação no procedimento em agosto daquele ano.

As tratativas envolveram equipes técnicas e jurídicas da ANP, da Petrobras e da AGU, e se estenderam por aproximadamente cinco anos. Em apresentação realizada em março de 2024, já haviam sido registradas cerca de 27 reuniões entre as instituições. O consenso sobre os principais elementos do acordo foi alcançado em fevereiro daquele ano, seguindo-se a consolidação do texto e as aprovações técnicas, jurídicas e institucionais necessárias.

A diretoria colegiada da ANP aprovou a conciliação por unanimidade entre os votantes. A avaliação da agência considerou que a simples aplicação das multas administrativas não asseguraria, por si só, o abandono permanente ou o monitoramento dos poços, nem eliminaria os riscos associados à sua situação.

A solução conciliada foi considerada mais efetiva por combinar a adequação concreta dos poços, a priorização das intervenções com base no risco, o acompanhamento semestral, a compensação financeira e a incorporação de recursos técnicos permanentes à atuação regulatória. Para a ANP, este acordo demonstra a possibilidade de utilização de soluções consensuais na regulação quando elas produzem resultados mais efetivos para o interesse público, sem afastar a fiscalização, o acompanhamento técnico e a responsabilização em caso de descumprimento.

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

**Data:** 07/07/2026

## TKMS SERÁ FORNECEDORA DE ATÉ 12 SUBMARINOS EM COOPERAÇÃO NO ATLÂNTICO NORTE

**Da Redação Indústria naval 07/07/2026 - 21:07**



*Parceria envolve Canadá, Alemanha e Noruega e visa aproximar aliados em áreas industriais e de defesa*

O governo canadense selecionou a alemã ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) como fornecedora preferencial para o projeto para construção de até 12 submarinos patrulha — Canadian Patrol Submarine Project (CPSP), da classe '212CD'. O projeto trilateral, entre Canadá, Alemanha e Noruega, é apontado como uma parceria estratégica de longo prazo que visa fortalecer a segurança, a cooperação industrial e a defesa coletiva no Atlântico Norte. A parceria na área de defesa entre

esses três aliados próximos da Organização do Tratado Atlântico Norte (Otan) reunirá compartilhamento de experiências e interesses comuns de segurança.

O modelo de cooperação entre governos (government-to-government) apoiará a entrega de uma moderna capacidade submarina, ao mesmo tempo em que estabelecerá uma estrutura soberana de sustentação e manutenção no Canadá. A parceria tem o objetivo de fortalecer a segurança nacional, a interoperabilidade na esfera da Otan e a cooperação industrial de longo prazo.

Para o Canadá, a decisão representa um investimento estratégico de longo prazo em segurança marítima e capacidade soberana. Para Alemanha e Noruega, reforça a parceria com um importante aliado e o compromisso conjunto com o fortalecimento da segurança transatlântica, da cooperação tecnológica e da interoperabilidade operacional.

Em nota, a alemã TKMS informou que a possível ampliação do programa '212CD' para além da Alemanha e da Noruega contribuirá para sua trajetória de crescimento rentável, com possibilidade de sua carteira atual de pedidos crescer mais de 50%. Para a empresa, o Canadá se beneficiará da força do atual programa europeu, na medida que a união de Alemanha e Noruega têm um propósito comum de entregar o melhor e criar um novo tipo de coalizão transatlântica.

O CEO da TKMS, Oliver Burkhard, destacou que o CPSP é o maior contrato da história da empresa e representa a base de uma parceria estratégica de longo prazo entre os aliados. "Estamos prontos para trabalhar ao lado do governo do Canadá, da indústria canadense e de nossos parceiros na Alemanha e na Noruega para entregar uma capacidade submarina de classe mundial, que fortalecerá a segurança, criará oportunidades econômicas e gerará benefícios duradouros para as futuras gerações", afirmou o executivo.

O submarino tipo 212CD, classe de meios navais de defesa subaquática desenvolvida numa parceria entre alemães e noruegueses, foi concebido para operar no Ártico, assim como nas condições do Atlântico Norte e das águas quentes do Pacífico. Há avaliação de que no Ártico que o Canadá e seus aliados da Otan necessitam cada vez mais de uma capacidade confiável de dissuasão e presença.

As partes acreditam que a parceria poderá fortalecer as cadeias de suprimentos nacionais e criar oportunidades para que empresas canadenses participem, ao longo do tempo, de um ecossistema internacional mais amplo da indústria de defesa. A expectativa é que a proposta final deverá gerar 167 bilhões de dólares canadenses (CAD) em atividade econômica no país, produzindo um impacto econômico superior a CAD 86 bilhões e criar mais de 650 mil empregos ao longo da vida do projeto.

À medida que o programa entrar em sua próxima fase, a TKMS vai trabalhar em estreita colaboração com o governo do Canadá, a Alemanha, a Noruega, além dos parceiros industriais canadenses para avançar nas negociações contratuais, no planejamento industrial, no desenvolvimento da força de trabalho e nas atividades de implementação. A expectativa da empresa é entregar o primeiro submarino '212CD' desse projeto em 2033.

Atualmente, a TKMS conta com três estaleiros, localizados em Kiel e Wismar (Alemanha), e Itajaí (Brasil), além de unidades em diversos países. A empresa atua como fornecedora de sistemas para submarinos, navios de superfície, eletrônica naval e tecnologias de segurança marítima.

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

**Data: 07/07/2026**

## MAERSK IMPLEMENTA TECNOLOGIA DE CONECTIVIDADE IOT PARA REEFERS

**Da Redação Portos e logística 07/07/2026 - 20:20**



A Maersk iniciou a implementação de sua nova geração de dispositivos de conectividade utilizando 'Internet das Coisas' (Internet of Things — IoT) para sua frota de contêineres refrigerados (reefers). O objetivo é instalar os novos dispositivos em todos os reefers da frota da Maersk nos próximos anos. De acordo com a empresa dinamarquesa, a instalação vai proporcionar um fluxo de dados mais confiável ao longo de toda a jornada do contêiner.

Atualmente, a Maersk está finalizando a implementação de sua nova plataforma digital de conectividade a bordo de 450 embarcações, visando soluções mais inteligentes de rastreamento e gestão de carga no futuro.

O chefe da área de cargas refrigeradas da Maersk, Bruce Marshall, destacou que a implementação se dará à medida que o acesso em tempo real e a disponibilidade de dados se tornam cada vez mais essenciais para a cadeia do frio.

“O próximo passo é substituir todos os dispositivos IoT existentes em nossa frota de reefers pela tecnologia mais recente — e esse trabalho já começou. Após anos operando com diferentes gerações de dispositivos, essa atualização padronizará os equipamentos e proporcionará uma experiência mais consistente para os clientes,” afirmou Marshall.

Desde 2019, a Maersk tem uma ferramenta que permite monitorar a carga desde o momento em que a mercadoria é lacrada no contêiner até a entrega no destino final. Marshall acrescentou que a experiência vai melhorar significativamente quando toda a frota de reefers estiver equipada com a nova geração de dispositivos de conectividade.

Até o momento, a Maersk já instalou os novos dispositivos em cerca de 30% de sua frota total de contêineres refrigerados. A expectativa é que a ferramenta inteligente ajude na interpretação de dados, oferecendo recomendações de ação. “A atualização também fornecerá a base para introduzir novas funcionalidades que fortalecerão ainda mais nossa proposta de valor no futuro”, explicou Marshall.

Os dispositivos possuem capacidade de processamento significativamente superior às gerações anteriores e suportam conectividade 4G/5G, mas também são compatíveis com redes 2G/3G. De acordo com a Maersk, a segurança dos dispositivos foi aprimorada e está em conformidade com a Organização Marítima Internacional (IMO). Para garantir funcionamento contínuo, os dispositivos utilizam energia gerada por painéis solares.

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

**Data: 07/07/2026**

## SAAM RECEBE 2 NOVOS REBOCADORES DE 80T BP NA TURQUIA

***Da Redação Portos e logística 07/07/2026 - 19:42***



*Embarcações, construídas pelo estaleiro Sanmar, concluíram fase de testes de mar e serão integradas às operações da empresa no Chile e no México*

A Saam Towage recebeu dois novos rebocadores construídos pelos estaleiros Sanmar Shipyards, na Turquia, após a conclusão bem-sucedida de seus testes de mar. As unidades, batizadas de Saam Carancho e Saam Kanan, serão incorporadas às operações da empresa de apoio portuário no Chile e no México, respectivamente.

Com essas aquisições, a companhia agora conta com 15 rebocadores construídos pela Sanmar em sua frota. De acordo com a Saam, as encomendas ao estaleiro turco foram iniciadas em 2018 e baseadas em padrões compartilhados de segurança, eficiência e sustentabilidade.

O Saam Carancho é um rebocador classificado como Escort, da classe Biğaçay, baseado no projeto RArstar 2900SX, com 80 toneladas de tração estática (Bollard Pull), velocidade de 12 nós, motores CAT de 2.350 kW, guincho de manobra de tensão constante e capacidade de combate a incêndio tipo “Fire-Fighting 1”. A embarcação vai operar no Chile, prestando serviços que exigem alta capacidade de resposta em condições marítimas variáveis e desempenho em espaços confinados.

O Saam Kanan, da classe Boğaçay, segue o projeto RAmports 2400SX-MKII da Robert Allan. A operadora destacou que a embarcação possui 80 toneladas BP e tem excelente manobrabilidade em espaços confinados. A unidade também é movida por motores CAT de 2.350 kW. Sua classificação de

“Fi-Fi 1” facilita a adaptação para portos de alto tráfego. Ele será incorporado às operações da companhia no México para fornecer assistência eficiente e segura nesses ambientes portuários.

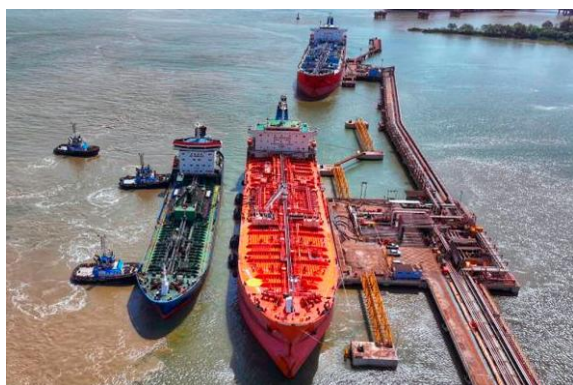
“Essas novas unidades refletem nosso compromisso contínuo com a modernização de nossa frota oferecendo soluções personalizadas para as necessidades de nossos clientes e suas operações. Esses avanços fazem parte de nossa estratégia de crescimento, que definimos como um objetivo estratégico”, afirmou o gerente de inovação e novas construções da Saam Towage, Pablo Cáceres.

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

**Data: 07/07/2026**

## IBP VÊ ILEGALIDADES EM MECANISMO PARA IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO SOBRE PETRÓLEO

**Da Redação Offshore 07/07/2026 - 19:05**



*Entidade avalia que tentativa de manter política tributária via atos administrativos, caso MP caduque, esvazia papel constitucional do poder legislativo*

O Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) manifestou preocupação quanto à possibilidade de o governo federal manter o Imposto de Exportação sobre o petróleo bruto, mesmo na hipótese da perda de eficácia da medida provisória 1.340/2026 que instituiu a sua cobrança. Para o IBP, esse mecanismo tem caráter assumidamente arrecadatório, o que amplia a insegurança jurídica no país.

A avaliação das operadoras é que a manutenção do Imposto de Exportação, ainda que com redução gradual das alíquotas dependendo da evolução do Brent, ampliará os impactos econômicos nos projetos de produção e nos planos de investimentos das empresas produtoras de petróleo, configurando continuidade inconstitucionalidade da qual acredita caracterizar esse imposto.

O IBP ressaltou que o sistema fiscal brasileiro já possui mecanismo de captura das elevações dos preços internacionais do petróleo, o que torna o imposto de exportação redundante, desnecessário e injustificado. “A perda de eficácia da MP constitui consequência natural do processo legislativo previsto na Constituição Federal e evidencia a importância do controle exercido pelo congresso nacional sobre medidas provisórias editadas pelo poder Executivo”, afirmou em nota.

Na avaliação do instituto, uma eventual tentativa de manter, por meio de atos administrativos, uma política tributária concebida em medida provisória que não substitui o ordenamento jurídico esvazia o papel constitucional do poder Legislativo ao não deliberar a MP. “O IBP reitera sua disposição para contribuir com o governo federal e com o congresso nacional na construção de soluções que conciliem responsabilidade fiscal, estabilidade regulatória, segurança jurídica e competitividade internacional”, manifestou.

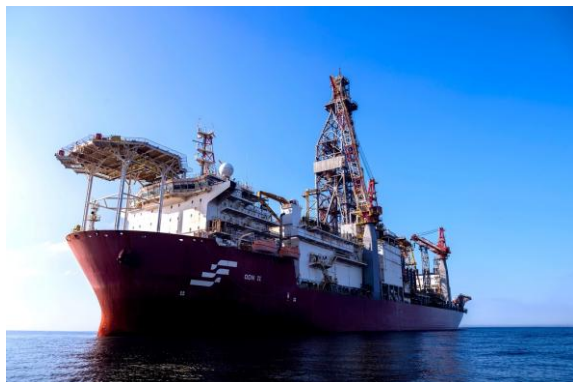
As empresas afirmam que o setor de petróleo e gás demanda investimentos de elevada intensidade de capital, realizados sob horizontes de longo prazo e baseados na estabilidade das regras jurídicas. Além disso, elas destacam que o petróleo representa um dos principais produtos da pauta exportadora brasileira e responde por parcela significativa da geração de divisas, do superávit da balança comercial e da arrecadação de participações governamentais, já contribuindo fortemente para o equilíbrio fiscal.

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

**Data: 07/07/2026**

## ARTIGO - O BOOM DOS MERCADOS OFFSHORE DA AMÉRICA DO SUL À SOMBRA DO CONFLITO

Por Todd Jensen *Opinião 07/07/2026 - 18:28*

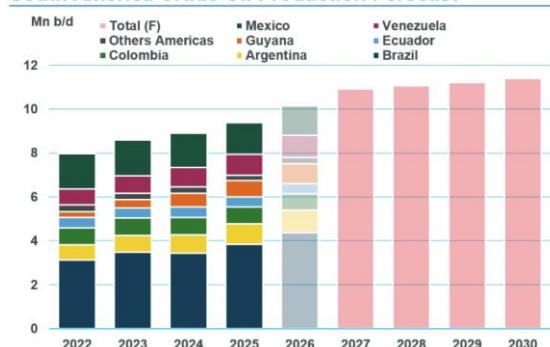


O conflito no Oriente Médio não criou a história de crescimento offshore na América do Sul. A região já vinha liderando os crescimentos da oferta fora da Opep antes da interrupção do Estreito de Hormuz, com aproximadamente 0,7 milhões de barris diários a 0,8 milhões de barris/dia de novas produções esperadas para o Brasil, Guiana e Argentina antes de o conflito começar.

Mas a interrupção acentuou a importância estratégica da produção na região do Atlântico, geograficamente isolada dos gargalos marítimos, e acelerou uma reorganização das preferências dos investidores e operadores que já estavam em curso.

### Menor risco, maiores retornos

South America Crude Oil Production Forecast



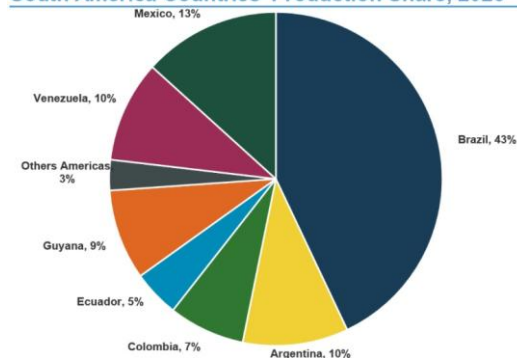
As metas do governo brasileiro de atingir cerca de 5 milhões de barris/dia até 2030 são sustentadas pela fila de entregas de FPSOs com menor risco na região. Os projetos P-79, P-80 e P-82 no campo de Búzios, junto à evolução do projeto Mero, representam a maior parte da capacidade adicional necessária.

O plano de negócios 2026-2030 da Petrobras prevê para o período US\$ 102 bilhões em investimentos, com mais de 70% destinados à exploração e produção (E&P). Além do pré-sal, a Petrobras alocou US\$ 7,5 bilhões para a perfuração de poços em águas profundas em bacias de

fronteira ao longo da Margem Equatorial, no Nordeste do Brasil, incluindo Foz do Amazonas e Barreirinhas, embora o licenciamento ambiental dos primeiros poços continue sendo o principal obstáculo.

Caso o programa prossiga conforme o cronograma, a MSI prevê um incremento na demanda por plataformas auto elevatórias (jackups) e flutuantes em águas profundas concentrado em 2027 e 2028, o que vai além das projeções do cenário base atual. O licenciamento ambiental continua sendo o principal entrave, mas a justificativa econômica para acelerar o projeto é mais forte diante dos preços atuais do que em qualquer outro momento desta década.

South America Countries' Production Share, 2026



### 02-participacao-paises-america-sul-producao-2026-msi.jpg

O Fundo de Recursos Naturais da Guiana ultrapassou US\$ 4 bilhões em abril de 2026, com os quatro primeiros meses do ano gerando aproximadamente US\$ 1,28 bilhões em royalties e lucros do petróleo. Os mecanismos fiscais do acordo de partilha de produção (PSA) ampliam o ganho inesperado com os preços além de um simples cálculo volume x preço: preços mais altos aceleram a recuperação de custos para o consórcio ExxonMobil, aumentando a participação da Guiana nos

lucros do petróleo mais cedo do que o previsto no cenário base.

A ExxonMobil busca a aprovação para elevar a capacidade do campo de Yellowtail para 0,29 milhões de barris/dia, ante seu projeto inicial para 0,25 milhões de barris/dia. O campo de Uaru, com

aproximadamente 0,25 milhões de barris/dia de capacidade, tem previsão de entrar em operação ainda em 2026. Whiptail, com capacidade similar, entra em operação em 2027. Hammerhead, com 0,15 milhões de barris/dia, tem como meta 2029. E Longtail, em análise regulatória, elevaria a capacidade instalada total de Stabroek para 1,7 milhão de barris/dia até 2030, distribuída em oito projetos já aprovados.

Para os setores de navios-sonda (MODUs) e de embarcações de apoio offshore (OSVs), essa sequência de entregas representa maior previsibilidade para o perfil da demanda futura na região, com as necessidades de plataformas e as especificações das embarcações perceptíveis com vários anos de antecedência.

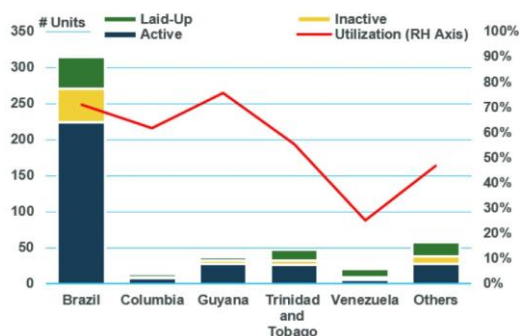
### Vencedores e perdedores

A exposição do Suriname permanece inteiramente prospectiva, mas factível. O FPSO GranMorgu, da TotalEnergies, mira 0,22 milhão de barris/dia em seu primeiro óleo em 2028, de um compromisso total de investimento de US\$ 10,5 bilhões — será o primeiro ativo de produção offshore do país. A Petronas está avançando em direção a um potencial desenvolvimento de GNL no Bloco 52, e a TotalEnergies lançou uma nova campanha de perfuração no Bloco 64 em janeiro de 2026, ampliando a exploração a nordeste do Bloco 58. A situação regulatória da Staatsolie, combinada ao ambiente de preços reajustado, faz do Suriname um concorrente de peso para a Guiana na narrativa de oferta futura, em vez de uma nota de rodapé especulativa.

Trinidad e Tobago é um caso que merece atenção na região. Com uma produção de aproximadamente 51 mil barris/dia e em declínio estrutural, o país não consegue gerar lucros significativos devido aos elevados preços. Sete plataformas auto elevatórias atendendo operações tradicionais em águas rasas e a utilização de barcos de apoio de 55% refletem um mercado em retração estrutural.

### Aceleração da demanda

OSVs in South America



de março de 2026.

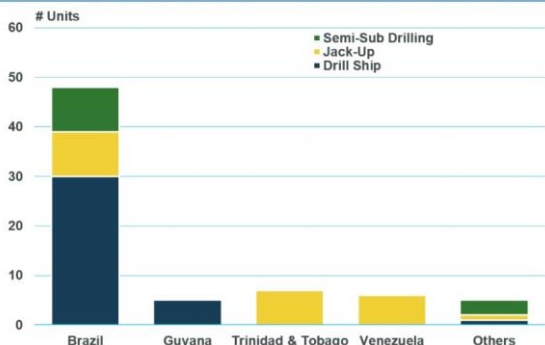
A síntese para os mercados de sondas e de OSVs é que a América do Sul está entrando em um período de aceleração da demanda com restrição de oferta. O conflito não criou essa dinâmica, mas a fortaleceu e prolongou.

#### 03-osvs-america-sul-msi.jpg

As restrições de oferta, o envelhecimento da frota global de OSVs, a capacidade limitada de novas construções, e uma restrição relativa na atividade de encomendas entre 2025 e 2026, estavam estruturalmente presentes antes

A aceleração da demanda, motivada pela fila de entregas de FPSOs contratados no Brasil e Guiana, já era observada nas projeções futuras da MSI incluídas em seu relatório de mercado de MODUs do segundo trimestre de 2026.

MODUs in South America



#### 04-modus-navios-sonda-america-sul-msi.jpg

O conflito acrescentou uma terceira variável: uma mudança de preferência de contratação das operadoras em direção à região do Atlântico, que começará a aparecer nos contratos concedidos e nos compromissos de plataformas a partir do segundo semestre de 2026 e em 2027. Movimentos de fusões e aquisições recentes reforçam a tese de investimentos.



A aquisição da Hess pela Chevron proporcionou uma participação de 30% na Stabroek a um dos maiores portfólios de operadoras do mundo. O desinvestimento da Equinor em Peregrino, da ordem de US\$ 3,4 bilhões, para a Prio, sinaliza um apetite crescente das empresas independentes brasileiras em absorver ativos em águas profundas. O contrato de US\$ 180 milhões da Petrobras para robótica subaquática, abrangendo serviços ROV, conexão de FPSOs e inspeções de amarração em diversas embarcações em contratos de quatro anos, é consistente com um cliente que está contratando para o longo prazo, em vez de gerenciar custos de curto prazo.

### Medindo pontos positivos e negativos

O cenário que serve de base para a MSI prevê que a demanda por embarcações flutuantes comercializadas na América do Sul atingirá seu pico até o final de 2027, com a Guiana e o Brasil liderando o crescimento da demanda à medida que o pico de demanda por instalações se aproxima. A utilização de embarcações de apoio offshore (OSV) segue uma trajetória similar, com a pressão sobre as taxas diárias de embarcações modernas de posicionamento dinâmico DP2 e DP3, provavelmente se tornando um fator importante de renovação a partir de meados de 2027.

O principal risco negativo é uma resolução mais rápida do que o esperado na situação de Hormuz, associada com uma resposta da Opep na produção que faça o preço do Brent cair significativamente, abaixo dos US\$ 80 por barril, nível no qual os programas de exploração mais marginais em bacias de fronteira permanecem economicamente viáveis.



O principal risco positivo é que o processo de licenciamento da Margem Equatorial acelere, adicionando um incremento material na demanda por plataformas jackups e por AHTS que as previsões atuais não capturam. No geral, o déficit estrutural de oferta em capacidade moderna de suporte offshore, combinado com o crescimento da produção contratada da região, faz da América do Sul o mercado mais defensável no ciclo global de navios-sonda e OSVs para o restante desta década.

**Todd Jensen é sócio-diretor da Maritime Strategies International (MSI)**  
*260707-todd-jensen-diretor-msi-divulgacao.jpg*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/07/2026



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 08/07/2026