

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 115/2026
Data: 09/07/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CANAL DO PORTO DE SANTOS SEGUE SEM PRAZO PARA LEILÃO DE CONCESSÃO NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
NEVOEIRO CAUSA PREJUÍZO MILIONÁRIO NO LITORAL DE SÃO PAULO AO FECHAR CANAL DO PORTO DE SANTOS	6
MOVECTA, QUE OPERA NO PORTO DE SANTOS, ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 100 MILHÕES EM SUAPE	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
AÇO PARA RODAS: ARCELORMITTAL MIRA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA COM PROJETO NO PECÉM	8
BYD PODE USAR SUAPE PARA ALIVIAR PRESSÃO EM SALVADOR	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	12
CONDUTORES PODEM SOLICITAR A INCLUSÃO DAS CATEGORIAS A E B PELO APLICATIVO CNH DO BRASIL	12
PORTAL PORTO GENTE	13
PORTO DO AÇU DEVOLVE 55% MAIS ÁGUA DO QUE CAPTA E APOSTA NA GESTÃO HÍDRICA PARA SUSTENTAR SUA EXPANSÃO	13
BNDES INJETA R\$ 377,2 MILHÕES NA BRADO LOGÍSTICA PARA EXPANDIR CORREDOR FERROVIÁRIO ENTRE SANTOS, SUMARÉ E RONDONÓPOLIS	15
BRASIL AVANÇA EM TECNOLOGIA OFFSHORE COM NOVO RISER SUBMARINO PARA O PRÉ-SAL	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	20
EDITORIAL – AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL: CRESCIMENTO, APESAR DE TUDO	20
OPINIÃO – DIREITO - BIOMETANO COMO OPORTUNIDADE ESTRATÉGICA PARA A SEGURANÇA ENERGÉTICA DO BRASIL	21
POLÍTICA - PESQUISA INDICA EMPATE ENTRE LULA E FLÁVIO EM SP	23
NACIONAL - HUB – CURTAS - RIO NEGRO ENTRA OFICIALMENTE EM PERÍODO DE VAZANTE	24
<i>Picos e vazantes</i>	24
<i>El Niño</i>	24
<i>Logística em risco</i>	24
<i>Vazantes históricas</i>	24
<i>Homenagem</i>	24
POLÍTICA - MICHELLE É A MULHER COM MAIS PODER NO PAÍS, APONTA PESQUISA	25
POLÍTICA - PL QUER REUNIR EX-PRIMEIRA-DAMA E FLÁVIO	26
POLÍTICA - ZÉ TROVÃO CHAMA BOLSONARO DE COVARDE E DIREITA TEM NOVA RUSGA	26
POLÍTICA - RONALDO CAIAO TAMBÉM CRITICA FLÁVIO	28
POLÍTICA - SENADO APROVA MP QUE DESTINA RECURSOS DAS BETS PARA A PF	28
POLÍTICA - FIM DE 'SANÇÃO' PASSA EM COMISSÃO	29
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DO ITAQUI AMPLIA PARCERIA INTERNACIONAL PARA ACELERAR INOVAÇÃO	30
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO ITAPOÁ RECEBE HOMENAGEM NO SENADO PELO ANIVERSÁRIO DE 15 ANOS	31
TRANSPORTES - PORTOS - GESTÃO - EMPRESAS FAMILIARES E O COMPROMISSO COM AS PRÓXIMAS GERAÇÕES	31
TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - SEASpan E MAERSK AMPLIAM PARCERIA PARA MODERNIZAR FROTA E REDUZIR EMISSÕES	33
TRANSPORTES - RODOVIAS - FIM DO 6x1 PODE ELEVAR CUSTO DO TRANSPORTE EM R\$ 11 BI, DIZ CNT	34
TRANSPORTES - RODOVIAS - PRIMEIRA CORREÇÃO DE TRAÇADO NA SERRA DO CACHIMBO É CONCLUÍDA PELA VIA BRASIL	36
TRANSPORTES - ANTT ABRE DEBATE SOBRE MELHORIAS NO CAMINHO DA FÉ	37
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - LUCRO DAS AÉREAS CHEGA A R\$ 4,3 BI EM ANO DE RECUPERAÇÃO DO SETOR	38
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - LATAM MANTÉM LIDERANÇA E GOL REGISTRA O MAIOR	39
TRANSPORTE - AVIAÇÃO - CENIPA APONTA FALHAS DE PILOTOS, VOEPASS E ANAC EM QUEDA DE AVIÃO	41
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - DESTROÇOS DE AVIÃO DE CARGA SÃO ENCONTRADOS NO PAQUISTÃO	42
BRASIL EXPORT - CENTRO-OESTE EXPORT DISCUTIRÁ OS NOVOS CORREDORES DO AGRONEGÓCIO	42
PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2026 - SUJEITA A ALTERAÇÕES E CONFIRMAÇÕES	44
PETRÓLEO E GÁS - ACORDO ENCERRA DISPUTA SOBRE 335 POÇOS MARÍTIMOS DA PETROBRAS	44
PETRÓLEO E GÁS - COM TENSÃO NO IRÃ, GOVERNO DEVE ADIAR FIM DA SUBVENÇÃO À GASOLINA	46
PETRÓLEO E GÁS - NOVA COMPOSIÇÃO DO COMBUSTÍVEL É INCERTA	47
FINANÇAS - FMI ELEVA PROJEÇÃO PARA PIB DO BRASIL, MAS PREVÊ DESACELERAÇÃO	47
FINANÇAS - DÓLAR RECUA 0,09%, BOLSA CAIU 0,79%	48
JUSTIÇA - PF FAZ BUSCA NA RESIDÊNCIA DE JAIR BOLSONARO ATRÁS DE ARMAS	49
JUSTIÇA - DPU PEDE REDUÇÃO DA PENA DE EDUARDO	50
JUSTIÇA - OPINIÃO - DIREITO - O INCIDENTE DA BAÍA DE VITÓRIA E A REGULAÇÃO DE AVARIAS NO DIREITO MARÍTIMO	51
INTERNACIONAL - TENSÃO CRESCE NO IRÃ E TRUMP DIZ NÃO TER CERTEZA SE QUER ACORDO	52



INTERNACIONAL - IRANIANOS AMEAÇAM FECHAR ORMUZ DE NOVO	53
INTERNACIONAL - TRUMP CRITICA OTAN POR RESISTIR À PRESSÃO SOBRE A GROENLÂNDIA.....	54
INTERNACIONAL - RUTTE DEFENDE PRESENÇA MILITAR NO ÁRTICO	55
JORNAL O GLOBO – RJ.....	56
IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO É MANTIDO EM 12%, APÓS ESCALADA DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO	56
QUAL É A CHANCE DE O BRASIL ESCAPAR DAS NOVAS TARIFAS DE TRUMP? EX-DIRETOR DA OMC QUE ARTICULA NOS EUA RESPONDE	56
MINISTRO DA FAZENDA DIZ QUE DECISÃO SOBRE CORTE DO SUBSÍDIO DA GASOLINA FICOU PARA SEMANA QUE VEM: 'GOSTARIA DE RETIRAR'	58
EX-PRESIDENTE DO FED BEN BERNANKE PASSA A INTEGRAR O CONSELHO DE SUPERVISÃO DA ANTHROPIC	59
VORCARO ENCOMENDOU DOSSIÊ SOBRE PRESIDENTE DO ITAÚ: 'ESTÁ ME CAUSANDO MUITO PROBLEMA'.....	60
EUA DEVEM ANUNCIAR DECISÃO SOBRE TARIFAS AO BRASIL "MUITO EM BREVE", DIZ REPRESENTANTE DE COMÉRCIO	61
BRAÇO DA BLACKROCK ESTRUTURA CONSÓRCIO PARA COMPRAR PORTO SUDESTE COM VALE E GERDAU, DIZ AGÊNCIA	61
DRAGAGEM ENTRA NA RETA FINAL E MIRA RETOMADA DE NITERÓI NA ROTA DOS GRANDES NAVIOS APÓS DÉCADAS DE CRISE.....	62
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	64
VALE NEGA IRREGULARIDADE EM RENÚNCIA DE PRESIDENTE DO CONSELHO, APÓS PROCESSO ABERTO PELA CVM	64
OPINIÃO - A INCERTEZA CONTINUA: VOLTOU O PESADELO DE NOVO FECHAMENTO DE ORMUZ E, COM ELE, SUAS CONSEQUÊNCIAS	65
GOVERNO DECIDE MANTER IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO EM 12%.....	66
RECORDE DE EMPRESAS EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL EXPÕE DETERIORAÇÃO DO AMBIENTE DE NEGÓCIOS NO BRASIL.....	66
VALOR ECONÔMICO (SP).....	67
ANÁLISE: ORMUZ, ACIMA DE OUTRAS QUESTÕES, ASSUME PAPEL-CHAVE NA DISPUTA ENTRE IRÃ E EUA.....	67
CHINA ABRE BRECHA PARA CHIPS DOS EUA	69
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	70
CONTROLADORIA DO GOVERNO APONTA FALHAS NA GESTÃO DE FUNDO BILIONÁRIO DA AVIAÇÃO	70
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	71
IMO CONDENA NOVOS ATAQUES A NAVIOS NO ESTREITO DE ORMUZ.....	71
PETROBRAS FIRMA CONTRATOS DE US\$ 180 MILHÕES COM A OCEANEERING PARA SERVIÇOS DE ROV	72
PORTO SUDESTE ATRAI CONSÓRCIO LIDERADO POR BLACKROCK, VALE E GERDAU PARA OFERTA DE US\$ 5 BILHÕES	73
ARTIGO - STS10: ANTAQ DEVOLVE DECISÃO AO GOVERNO	74
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	76
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	76



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CANAL DO PORTO DE SANTOS SEGUE SEM PRAZO PARA LEILÃO DE CONCESSÃO NO LITORAL DE SÃO PAULO

Antaq ainda analisa contribuições ao edital, que teve prazo ampliado duas vezes; audiência pública também segue sem nova data

Por Ted Sartori 9 de julho de 2026



Canal de navegação tem 24,6 quilômetros de extensão 220 de largura e profundidade de 15 metros (Alexsander Ferraz/AT)

Apesar da grande importância, a concessão do canal de navegação do Porto de Santos segue envolta em um mar de incertezas. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) afirmou, em nota, que não é possível, neste momento, estabelecer uma data para a publicação do edital e, por

consequência, para a realização do leilão.

No final de janeiro, o secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, projetou para A Tribuna que o leilão deveria ser realizado no último trimestre deste ano, depois de Itajaí (SC), e competindo em questão de agenda com o de Rio Grande (RS). A primeira concessão foi a de Paranaguá (PR), em outubro do ano passado. Procurado pela Reportagem, desta vez o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) nada respondeu até o fechamento desta edição.

A falta de previsibilidade com relação a Santos acontece, segundo a Antaq, porque ainda serão cumpridas diversas etapas antes dos passos decisivos. Após o encerramento da consulta pública, aberta em 17 de março, as contribuições recebidas serão analisadas e poderão resultar na revisão dos estudos técnicos e no aperfeiçoamento das minutas jurídicas. Na sequência, o processo será encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU) para controle prévio.

“Concluída essa etapa, poderão ser realizados novos ajustes nos estudos e nos documentos jurídicos, que também serão submetidos à análise da Procuradoria Federal, antes da consolidação da versão final do edital”, completou a Agência.

O problema é que o período para apresentação de contribuições já foi estendido duas vezes. Agora vai até o próximo dia 31. E a audiência pública, desmarcada em 23 de abril, nem tem data para ocorrer.

“A prorrogação do prazo decorre de instabilidades identificadas nos sistemas da Agência responsáveis pelo recebimento das contribuições. A medida tem como objetivo garantir que todos os interessados possam participar da consulta pública em condições adequadas, contribuindo para o aprimoramento da modelagem proposta e para a qualidade técnica do projeto”, justifica a Antaq.

De olho no processo, a Autoridade Portuária de Santos (APS) preferiu, em nota, minimizar possíveis novos adiamentos. “O cronograma reflete o tempo necessário para assegurar o rigor técnico e a lisura que o processo exige”, argumenta.

A gestora do complexo santista também preferiu valorizar a prorrogação do prazo para apresentar contribuições para a audiência pública. “A APS não avalia a prorrogação do prazo da consulta pública como um atraso. A extensão amplia o tempo hábil para que atores do setor portuário analisem a documentação técnica e enviem contribuições qualificadas. A ampliação do debate favorece um edital mais robusto e com maior segurança jurídica, evitando questionamentos futuros”.

Investimento mínimo previsto de R\$ 688 milhões

O projeto de concessão do canal de acesso ao Porto de Santos envolve um fluxo financeiro de R\$ 23,4 bilhões ao longo do contrato de 25 anos, prorrogável até 70 anos. O investimento mínimo obrigatório em infraestrutura, até o oitavo ano de contrato, é de R\$ 688,1 milhões.

O modelo de concessão engloba dragagens de aprofundamento para 16 e 17 metros e estudo de viabilidade para 18 metros, manutenção e implementação do VTMS (sistema de controle e monitoramento de tráfego).

O canal de navegação tem 24,6 quilômetros de extensão (divididos em quatro trechos), 220 metros de largura, profundidade de 15 metros e calado operacional homologado entre 13,5 metros na baixa-mar e 14,5 metros na preamar.

Limitações

Em abril, o diretor de Infraestrutura da APS, Orlando Razões, deixou claro em A Tribuna que o modelo atualmente proposto apresenta limitações relevantes e não atende plenamente às necessidades do sistema portuário.

Um dos pontos mais polêmicos é que parte das atribuições da empresa pública federal seria transferida a uma concessionária privada, enquanto a Autoridade Portuária permaneceria responsável pela infraestrutura terrestre. Para Razões, a divisão cria uma estrutura paralela de gestão dentro do Porto, fragmentando competências que hoje são integradas.

Como alternativa, explicou Razões, a APS propõe a adoção de uma parceria público-privada (PPP) administrativa com gestão integrada. Nesse formato, os serviços e obras — como dragagem, sinalização náutica, monitoramento ambiental e aprofundamento do canal — seriam executados por um parceiro privado, mas a gestão e a fiscalização permaneceriam sob responsabilidade da empresa pública federal.

Prorrogações

No último dia 29, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou, pela segunda vez, o período da consulta pública sobre a concessão do canal, que terminaria no dia 30. O novo prazo para envio das contribuições é até o dia 31 de julho.

A consulta foi aberta em 17 de março. Inicialmente, terminaria em 2 de maio, mas foi prorrogada pela primeira vez até 1º de julho.

As contribuições devem ser enviadas no formulário eletrônico disponível no link.

A agência cancelou a audiência pública virtual sobre a concessão do canal, que seria em 23 de abril. Na época, informou que uma nova data será divulgada “oportunamente” e que o formato mudaria para híbrido, com etapa presencial em Brasília.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/07/2026

NEVOEIRO CAUSA PREJUÍZO MILIONÁRIO NO LITORAL DE SÃO PAULO AO FECHAR CANAL DO PORTO DE SANTOS

Interrupção de mais de 20 horas afetou 14 navios, provocando prejuízo estimado em R\$ 4,1 milhões; especialistas alertam que eventos climáticos extremos podem ser mais frequentes

Por Daniel Rodrigues 9 de julho de 2026



Nevoeiros que atingiram a região fizeram com que o canal do Porto permanecesse fechado para navios (Daniel Gois/AT)

A cadeia logística do Porto de Santos registrou um prejuízo de aproximadamente US\$ 800 mil (pouco mais de R\$ 4,1 milhões) durante o fechamento do canal de navegação por

condições climáticas, na semana passada. A estimativa é do diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar-SP), José Roque.

Os nevoeiros que atingiram a Baixada Santista fizeram com que o canal do Porto permanecesse fechado por 20 horas e 25 minutos, entre os últimos dias 1º e 3. Na quarta-feira, o canal ficou fechado das 7h05 às 8h35 e, novamente, entre 9h45 e 12h10. Entre quinta-feira e sexta-feira, as interrupções ocorreram das 3h50 às 14h e, depois, das 18h20 às 0h40.

As interrupções determinadas pela Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) ocorreram por conta da visibilidade inferior a 500 metros. Segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Praticagem, 14 navios ficaram parados durante o bloqueio causado pela neblina, seis que deixariam o cais santista e oito que entrariam. As manobras foram feitas quando as condições melhoraram.

José Roque explica que o cálculo utilizado para estimar o prejuízo leva em consideração o tipo de navio, o valor da diária de cada embarcação e o tempo em que ela permaneceu parada. “Levamos em conta se o navio é de granel sólido, líquido ou contêiner. De acordo com o on-hire, que é o aluguel do navio, o custo fixo por dia, calculamos o número de horas”, detalha.

O diretor-executivo do Sindamar-SP complementa que chegou ao valor total analisando os navios que estavam para entrar, na Barra, e os atracados que não conseguiram sair naqueles períodos.

Vai piorar

Professor da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) e presidente do Grupo de Especialistas em Cultura Oceânica da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), Ronaldo Christofolletti afirma que os dados indicam que a frequência de eventos climáticos extremos e de nevoeiros deve aumentar nos próximos anos.

“A mudança do clima intensifica e muitas vezes aumenta a frequência. Os nevoeiros ocorrem por uma diferença de temperatura da água do mar e da atmosfera acima. Recentemente, batemos um novo recorde mundial de aumento da temperatura superficial do oceano.”

A temperatura média global da superfície dos oceanos atingiu, no fim de junho, o maior nível já registrado para esse período, conforme aponta o observatório europeu Copernicus. Em 21 de junho, os mares superaram marcas observadas na mesma data em 2023 e 2024: a média chegou a 20,86°C, acima dos 20,83°C registrados nos anos anteriores.



Christofoletti ressalta que a Baixada Santista está localizada em uma região de transição entre o Nordeste e o Sul do País, o que também influencia. “Por isso, a frequência ainda tende a aumentar um pouco.”

Os nevoeiros fizeram com que o canal do Porto permanecesse fechado por 20 horas e 25 minutos (Daniel Gois/AT)

Tecnologia pode ajudar

Para o futuro, a Autoridade Portuária de Santos (APS) espera ser possível minimizar os impactos dos nevoeiros e das mudanças climáticas por meio da implantação do VTMS, sistema de auxílio eletrônico à navegação capaz de realizar o monitoramento em tempo real do tráfego aquaviário. A ferramenta contará com estações meteorológicas e oceanográficas e sensores, entre eles o visibilímetro, instrumento que acompanha e mede com precisão a visibilidade.

Ao atuar em conjunto com outros sistemas de planejamento em terra e no mar, a APS espera que o VTMS permita prever as condições ambientais para planejar e antecipar manobras com alto grau de precisão, contribuindo para reduzir o tempo de interrupção do canal e ampliar a segurança portuária.

Praticagem

Em nota, a Praticagem de São Paulo explicou que, com a tecnologia atualmente disponível, não é possível prever com exatidão quando, onde e com que intensidade e duração haverá um nevoeiro. O nível de precisão é semelhante ao das previsões meteorológicas.

A Praticagem diz esperar que os avanços tecnológicos proporcionem, em futuro próximo, uma previsibilidade mais precisa em relação a esse fenômeno meteorológico que tanto interfere na segurança da navegação.

“Em paralelo, nossa instituição procura se manter atualizada em termos de equipamentos próprios, como estações meteorológicas e visibilímetros, além de convênios com instituições acadêmicas, a fim de proporcionar a maior segurança e com o mínimo de restrições operacionais possíveis para o tráfego aquaviário”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 09/07/2026

MOVECTA, QUE OPERA NO PORTO DE SANTOS, ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 100 MILHÕES EM SUAPE

Empresa ampliará área alfandegada no Nordeste e prevê mais capacidade para atender indústrias e operações de comércio exterior

Da ATribuna.com.br 9 de julho de 2026

A Movecta, operadora logística que mantém terminais na Margem Esquerda do Porto de Santos, em Guarujá, vai investir mais de R\$ 100 milhões nos próximos anos para ampliar a operação no Porto de Suape, em Pernambuco. A primeira etapa do projeto prevê aporte de cerca de R\$ 20 milhões para duplicar a área alfandegada do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (Clia), ampliando a capacidade operacional da empresa na região Nordeste.

Com a expansão, a área útil da companhia em Suape passará dos atuais 96 mil metros quadrados (m²) para 180 mil m². Os investimentos integram a estratégia da empresa voltada à ampliação da

presença em regiões consideradas estratégicas para a logística e o comércio exterior, além da meta de dobrar a receita em segmentos prioritários.



Além da expansão física, a companhia também pretende investir em tecnologia, equipamentos e infraestrutura para ampliar atendimento (Movecta/Divulgação)

O projeto prevê o alandegamento de outros 84 mil m² e inclui adequações exigidas pela Receita Federal, entre elas o cercamento da área, instalação de sistema de monitoramento por circuito fechado de televisão (CFTV), melhorias na pavimentação e ampliação da infraestrutura destinada ao atendimento da indústria química.

Além da expansão física, a companhia também pretende investir em tecnologia, equipamentos e infraestrutura para ampliar a capacidade de atendimento às indústrias instaladas no Nordeste.

Segundo o CEO da empresa, Rodrigo Casado, o objetivo é ampliar a eficiência logística e preparar a estrutura para atender operações mais complexas. “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.

Mercadorias

A unidade de Suape da Movecta atende principalmente os segmentos de máquinas e equipamentos, produtos químicos, plásticos, bebidas e automotivo.

Em 2025, o terminal movimentou mais de 30 mil contêineres e 544 mil toneladas de carga geral, afirma a empresa, em nota.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/07/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

AÇO PARA RODAS: ARCELORMITTAL MIRA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA COM PROJETO NO PECÉM

Com investimento de R\$ 35 milhões, a ArcelorMittal amplia gradualmente sua complexidade produtiva: o portfólio atual reúne mais de 550 tipos de aço ao carbono e 222 tipos de aço de alto valor agregado, o equivalente a 42% da produção.

Por Bruno Brandão - De Fortaleza



Unidade da ArcelorMittal em São Gonçalo do Amarante (CE): planta hoje produz apenas placas de aço e pode passar a fabricar também bobinas laminadas a quente – Foto: Divulgação

A ArcelorMittal planeja uma nova linha de produção na sua unidade do Pecém, em São Gonçalo do Amarante (CE). A empresa vai produzir bobinas a quente, material hoje inexistente no portfólio da planta, que se dedica

exclusivamente à fabricação de placas de aço semiacabadas. A bobina a quente é insumo direto para a fabricação de rodas, telhas, estruturas metálicas da construção civil, silos, guard rails e componentes navais e, no caso do Ceará, ganha relevância estratégica por coincidir com a instalação do polo automotivo do Estado, situado em Horizonte. Lá estão a produção do Chevrolet Captiva EV e o desembarque da MG Motor. A nova linha faz parte do investimento de R\$ 35 milhões, anunciados no último dia 03.

Se aprovado nas etapas seguintes, o projeto vai permitir que a unidade cearense produza, além das placas, bobinas de aço laminado, mantendo a capacidade nominal de 3 milhões de toneladas de aço por ano. O portfólio atual reúne mais de 550 tipos de aço ao carbono e 222 tipos de aço de alto valor agregado, o equivalente a 42% da produção.

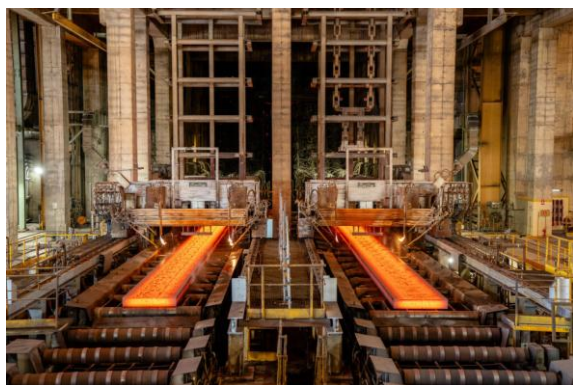
“O Ceará terá produção de bobina laminada quente. É algo muito importante para o desenvolvimento da indústria do Ceará. Serão em torno de três mil empregos para construir essa nova etapa da ArcelorMittal no Ceará. É histórico para a economia do Ceará. É a produção para o mercado interno, para a indústria que sonhamos para o Ceará”, disse o governador Elmano de Freitas.

Engenharia antes da construção

O investimento de R\$ 35 milhões não garante, por si só, a construção da nova linha. Segundo a ArcelorMittal, o avanço para a fase seguinte está condicionado à conclusão satisfatória dos estudos de engenharia e a processos adicionais de aprovação interna, incluindo o aval do Conselho de Administração do grupo. Na prática, o valor aprovado agora financia o detalhamento técnico do projeto, não as obras em si.

A empresa descreve a iniciativa como inédita na América Latina em termos de configuração produtiva, com estudos em curso para um equipamento que tornaria o processo mais compacto e energeticamente mais eficiente do que as linhas convencionais de laminação a quente.

“A ArcelorMittal está muito feliz com a oportunidade da aprovação da primeira fase deste projeto. Surge com inovação, único na América Latina, estamos estudando a possibilidade de trazer um equipamento bem diferenciado, avançando nas fases da realização dessa laminação no Ceará”, afirmou o CEO da ArcelorMittal Pecém, Erick Torres.



Processo de produção de aço na ArcelorMittal Pecém: unidade responde por 9,5% de todo o aço bruto fabricado no Brasil – Foto: Divulgação

Uma peça a mais na cadeia automotiva

A eventual entrada da ArcelorMittal na produção de bobinas a quente ocorre num momento em que o Ceará tenta consolidar uma cadeia automotiva local. Rodas, um dos usos diretos do material citados pela própria empresa, através das bobinas, são componente crítico para montadoras que já operam ou anunciaram planos no Estado. Hoje, esse tipo de insumo é majoritariamente

importado de outras regiões do país ou do exterior, o que encarece a logística e expõe a cadeia produtiva a gargalos de transporte, sobretudo rodoviário.

Ainda não há, por ora, contratos ou memorandos que vinculem formalmente a futura produção de bobinas do Pecém às fábricas automotivas de Horizonte, o anúncio da ArcelorMittal trata de capacidade instalada, não de fornecimento assegurado. Mas a proximidade geográfica entre a siderúrgica e o polo automotivo é um fator que analistas do setor industrial cearense têm observado como potencial elo de uma cadeia produtiva mais integrada, com menor dependência de insumos vindos de outros estados.



Complexo Industrial e Portuário do Pecém: ArcelorMittal ocupa área estratégica ao lado do polo automotivo em formação no Ceará – Foto: Divulgação

Dez anos de placas de aço e uma década de expansão

O anúncio da fase 1 do projeto de bobinas ocorre poucas semanas depois de a unidade completar dez anos de operação, contados a partir do acendimento do Alto-Forno, em junho de 2016.

No período, a planta produziu mais de 27 milhões

de toneladas de placas de aço, exportadas para mais de 20 países, e atingiu, em 2023, a marca de 3 milhões de toneladas de capacidade instalada por ano, patamar mantido nos anos seguintes.

A unidade emprega hoje quase 6 mil pessoas diretamente e responde por 9,5% de todo o aço bruto produzido no Brasil, o que posiciona o Ceará como quarto maior produtor de aço do país. Em março de 2023, a planta foi incorporada à operação nacional da ArcelorMittal, presente em oito estados brasileiros.

“Desde o início, tivemos a convicção de que a unidade do Pecém tinha grande potencial de geração de valor para o Grupo. A integração com as demais operações se mostrou assertiva, com alinhamento de práticas e aprendizado contínuo entre as equipes”, afirmou o presidente da ArcelorMittal Brasil e CEO da ArcelorMittal Aços Planos LATAM, Jorge Oliveira.



Bobina de aço laminado a quente: material é insumo para rodas, telhas, estruturas metálicas e guard rails – Foto: IA

O peso do aço na balança comercial cearense

Os números de exportação ajudam a dimensionar o papel da siderúrgica na economia local. Segundo levantamento do Observatório da Indústria Ceará, ligado à Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), São Gonçalo do Amarante, sede da planta, consolidou-se como a principal plataforma exportadora do Estado: em 2025, o município exportou US\$ 1,214 bilhão, o

equivalente a 53,1% de tudo que o Ceará vendeu ao exterior no ano.

No mesmo levantamento, as exportações industriais cearenses saltaram de US\$ 1,04 bilhão em 2015 para US\$ 2,28 bilhões em 2025, mais que o dobro em uma década, com parte expressiva do avanço associada diretamente à produção de aço. O PIB de São Gonçalo do Amarante também mais que dobrou entre 2015 e 2023, enquanto o número de empregos formais no município cresceu 70,5% no período, passando de 11.094 postos em 2016 para 18.922 em 2025.

“A siderúrgica tornou-se, ao longo da última década, um dos mais importantes marcos da industrialização moderna do Ceará, fortalecendo cadeias produtivas, gerando empregos qualificados e ampliando a presença do Ceará nos mercados nacional e internacional”, avaliou o presidente da FIEC, Ricardo Cavalcante.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 09/07/2026

BYD PODE USAR SUAPE PARA ALIVIAR PRESSÃO EM SALVADOR

Suape aparece como opção viável pela proximidade regional com o estado baiano, onde a BYD tem uma montadora

Por Patrícia Raposo - De Recife

CEO do Movimento Econômico - patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



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

A expansão da cadeia automotiva chinesa no Brasil começa a redesenhar rotas logísticas no Nordeste. A Movecta, empresa paulista originada da antiga Localfrío, vem ampliando sua atuação para além da cadeia fria, segmento que marcou sua origem na década de 1950. A companhia vê em Suape uma alternativa para apoiar as operações da BYD diante da pressão sobre a capacidade do Porto de Salvador no recebimento de partes e componentes automotivos.

De acordo com Rodrigo Casado, CEO da empresa, a operadora já atua como parceira oficial da montadora chinesa e está preparada para receber cargas containerizadas em Pernambuco e encaminhá-las por rodovia até a Bahia.

Embora Salvador seja o principal porto de chegada de partes de veículos da BYD, a operação está se aproximando do limite de capacidade. Por isso, a montadora avalia outros portos, e Suape aparece como opção viável pela proximidade regional e pela possibilidade de agregar serviços à operação a partir da unidade instalada no complexo portuário pernambucano.

No último dia 7, a companhia anunciou investimentos de R\$ 100 milhões para dobrar de tamanho no porto pernambucano. A empresa não atua na operação típica de veículos prontos, transportados por navios ro-ro. O foco está em cargas containerizadas: peças, partes, componentes e kits CKD — quando o veículo chega desmontado para posterior montagem.

A operadora logística já tem histórico de atuação com veículos da BYD em Suape. Em períodos em que a montadora não conseguia escoar toda a demanda apenas por navios ro-ro, os veículos chegavam prontos ao porto pernambucano, acondicionados em contêineres — geralmente dois ou três carros por unidade. A empresa realizava a descarga, a armazenagem temporária e o posterior encaminhamento, por cegonhas, aos pontos de comercialização.

A chamada linha amarela é outro segmento abarcado pela companhia em Suape. São máquinas pesadas usadas em obras, como tratores e guindastes, equipamentos importados principalmente da China. Muitas dessas cargas chegam ao Brasil desmontadas dentro de contêineres, o que abre espaço para a oferta de serviços além da armazenagem e da movimentação portuária.

Na prática, a operadora pode receber o equipamento e encaminhá-lo para a fábrica ou para o destino indicado pelo cliente, mas também pode assumir etapas de industrialização dentro da própria operação. Esse trabalho inclui montagem, desmontagem, embalagem, etiquetagem, pintura e outras adaptações, conforme a necessidade de cada importador.



O diferencial, de acordo com o executivo, está no ganho de tempo. Enquanto a carga ainda passa pelo processo de nacionalização, período em que o importador normalmente não pode manipulá-la, a empresa consegue agregar valor ao produto. Assim, quando o desembaraço é concluído, o equipamento já pode sair montado ou preparado para seguir ao destino final, reduzindo etapas posteriores e acelerando a entrega ao cliente.

O hub de veículos de Suape atua na exportação e importação. Foto: Suape/Divulgação

Essa retaguarda logística garante que Suape tenha condições de absorver variados tipos de carga no setor, consolidando-se como hub regional de veículos.

China

A China inaugurou a World Wind Energy Academy, considerada a maior infraestrutura integrada de pesquisa, desenvolvimento e inovação em energia eólica do mundo. E Everaldo Feitosa, presidente da Eólica Tecnologia, vai integrar o International Management Committee da instituição. A participação reforça a presença do Brasil em um dos principais fóruns internacionais dedicados ao futuro da energia eólica.



Everaldo Feitosa

Fórum NTCPE Summit

Santa Cruz do Capibaribe recebe, no dia 21 de julho, o 2º Fórum NTCPE Summit, com foco em transformar a moda pernambucana em um mercado mais competitivo e exportador. As inscrições são gratuitas e podem ser feitas pelo site forum.ntcpe.org.br.

Expresso Fenearte

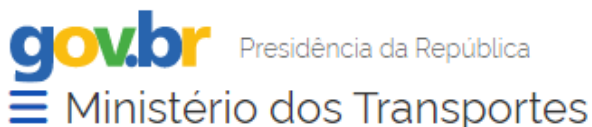
O Tacaruna é mais um shopping que anuncia ponto de embarque para o Expresso Fenearte, que faz traslado gratuito para o Centro de Convenções.

Hidrotintas

A cearense Hidrotintas ampliou seu centro de distribuição no Recife, dobrando a capacidade. A estrutura passa a ter papel estratégico no plano de crescimento regional da indústria.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 09/07/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

CONDUTORES PODEM SOLICITAR A INCLUSÃO DAS CATEGORIAS A E B PELO APLICATIVO CNH DO BRASIL

Plataforma reúne serviços relacionados ao procedimento, incluindo acesso à Licença de Aprendizagem de Direção Veicular (LADV) em formato digital

O aplicativo CNH do Brasil passou a disponibilizar recursos para que condutores com Carteira Nacional de Habilitação (CNH) válida solicitem, em ambiente digital, o processo de adição das categorias A e B, respeitadas as competências dos órgãos executivos de trânsito. As funcionalidades destinam-se exclusivamente a esses condutores.

Entre os recursos disponíveis está o acesso à Licença de Aprendizagem de Direção Veicular (LADV) em formato digital. O documento pode ser consultado mediante autenticação por biometria ou senha (PIN), com validação por QR Code, permanecendo disponível para consulta mesmo sem conexão com a internet após o download no dispositivo.

Após a conclusão das aulas práticas, permanecem obrigatórias as demais etapas previstas na regulamentação, incluindo a avaliação de aptidão física e mental e a aprovação no exame prático de direção para conclusão da adição de categoria.

Quando identificada habilitação válida, o sistema direciona o usuário às etapas correspondentes, observadas as exigências previstas na regulamentação aplicável. No caso da adição das categorias A e B, o fluxo contempla apenas as fases específicas dessa modalidade.

O condutor também pode consultar instrutores autorizados pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran) para a habilitação pretendida, acompanhar o registro das aulas práticas e avaliar o atendimento prestado ao término da formação.

Funcionalidades para instrutores

As alterações também abrangem os instrutores de trânsito. A plataforma permite consultar condutores que estejam em processo de inclusão de categoria e incorpora validações automáticas para verificar se o instrutor está autorizado pelo Detran para atuar na categoria correspondente, impedindo o registro de aulas quando não houver habilitação compatível.

O registro das aulas práticas pode ser lançado na plataforma, com envio das informações ao Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach), conforme os procedimentos estabelecidos pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

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

Data: 09/07/2026



PORTAL PORTO GENTE

PORTO DO AÇU DEVOLVE 55% MAIS ÁGUA DO QUE CAPTA E APOSTA NA GESTÃO HÍDRICA PARA SUSTENTAR SUA EXPANSÃO

PORTOS - Porto do Açu devolve 55% mais água do que consome e reforça estratégia para atrair indústria de baixo carbono

Estudo da consultoria Waterplan mostra que o complexo repõe à Bacia do Baixo Paraíba do Sul um volume equivalente ao consumo de uma cidade de 43 mil habitantes, enquanto se prepara para receber novos investimentos em transição energética



Estudo independente aponta que o Porto do Açu devolve à bacia hidrográfica mais água do que retira para suas operações.

✦ Destaque

Em 2024, o Porto do Açu captou 1,75 milhão de m³ de água e devolveu 2,73 milhões de m³ à Bacia do Baixo Paraíba do Sul, um volume 55% superior ao consumido e equivalente ao abastecimento anual de uma cidade com cerca de 43 mil habitantes.

Um estudo conduzido pela consultoria internacional Waterplan comprovou que o Porto do Açu, em São João da Barra, no norte do Rio de Janeiro, devolve à Bacia Hidrográfica do Baixo Paraíba do Sul mais água do que retira dela. Em 2024, o complexo captou 1,75 milhão de metros cúbicos de água e repôs 2,73 milhões de metros cúbicos à bacia — um volume 55% superior ao consumido, equivalente ao gasto anual de uma cidade de aproximadamente 43 mil habitantes. O abastecimento do porto ocorre por infraestrutura própria, sem competir com o consumo público da região.

Como funciona a reposição hídrica



O resultado é fruto de um conjunto de iniciativas de gestão ambiental do complexo. Entre elas estão a preservação de áreas protegidas na Reserva Caruara, a conservação da Lagoa de Iquipari e um sistema de macrodrenagem inteligente que favorece a infiltração da água no solo e o abastecimento natural dos aquíferos da região.

Hoje, mais de 70% da água utilizada pelo empreendimento já vem de fontes alternativas — e a meta é chegar a 90% até 2030. A estratégia hídrica é apresentada pela administração do porto como parte de um planejamento de longo prazo, que busca garantir disponibilidade de recursos hídricos para sustentar a atração de novos investimentos, especialmente os ligados à transição energética e à economia de baixo carbono.

"Nosso compromisso vai além da eficiência operacional. Nosso objetivo é gerar valor para a sociedade enquanto ampliamos as oportunidades de crescimento e preparamos a região para receber novos investimentos e gerar empregos", afirma Gustavo Vianna, gerente geral de Sustentabilidade do Porto do Açu.

Reserva Caruara: de área protegida a unidade de negócio

Criada em 2012, a Reserva Caruara protege 4.000 hectares de restinga e é apontada pela companhia como um dos pilares práticos de sua Ambição 2050, plano que orienta o crescimento sustentável do complexo. Já foram investidos mais de R\$ 50 milhões na reserva desde sua criação, que hoje emprega 80 pessoas diretamente — todas de mão de obra local.

"Não se trata apenas de uma área protegida, mas também um ativo estratégico do território e uma unidade de negócios voltada a ampliar o impacto positivo do Porto", explica Caio Cunha, gerente de Relações Portuárias e da Reserva Caruara.

O Porto do Açu também aderiu aos movimentos Ambição Net Zero e +Água, ambos vinculados ao Pacto Global da ONU – Rede Brasil, que consolidam metas de descarbonização, gestão hídrica responsável, preservação ambiental e desenvolvimento social entre empresas signatárias.

Um dos maiores complexos porto-indústria da América Latina

A gestão hídrica ganha relevância pela escala do complexo que ela sustenta. Hoje o Porto do Açu abriga 30 empresas instaladas, movimentou 89 milhões de toneladas em 2025 e emprega mais de 7.600 pessoas diretamente, das quais 75% vêm da própria região. No último ano, o número de fornecedores locais cresceu 23%, e mais de 51 mil pessoas foram beneficiadas por iniciativas da Agenda Social do complexo.

Em operação desde 2014, o Porto do Açu é hoje o maior complexo porto-industrial privado da América Latina e responde por cerca de 30% a 40% das exportações brasileiras de petróleo, além de concentrar parte relevante da movimentação nacional de minério de ferro e de gás natural importado. O terminal já recebeu cerca de R\$ 60 bilhões em investimentos privados acumulados, segundo dados do Governo Federal, e é controlado pela Prumo Logística — que detém 98% do capital, com participação do fundo americano EIG e do fundo soberano de Abu Dhabi Mubadala — em parceria com o Porto de Antuérpia-Bruges, dono dos 2% restantes.

A gestão hídrica como base da corrida pela transição energética

O momento do anúncio não é aleatório: o Porto do Açu vive uma fase de expansão acelerada baseada justamente nos setores mais dependentes de água, energia e área disponível — os pilares da chamada indústria de baixo carbono. A Prumo Logística já projeta cerca de R\$ 15 bilhões em investimentos adicionais em projetos de transição energética no complexo ao longo da próxima década, somando iniciativas de hidrogênio verde, eólica offshore, produção de e-metanol, combustível sustentável de aviação (SAF) e bioGNL. A companhia já licenciou 1 milhão de metros quadrados para um hub de combustíveis limpos — área já totalmente alugada — e está licenciando outros 4,5 milhões de metros quadrados para novos projetos do setor.

O complexo também abriga a maior termelétrica de ciclo combinado a gás da América Latina, operada pela GNA, com 3 GW de capacidade instalada somando as usinas GNA I e II — empreendimento de

R\$ 12 bilhões inaugurado em etapas, com a segunda fase recebendo a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva em julho de 2025. Mais recentemente, o porto também tem mirado a movimentação de minerais críticos, essenciais para a cadeia de baterias e tecnologias limpas, e ampliou operações ligadas à indústria offshore, caso da expansão da fábrica de tubos flexíveis da multinacional NOV no complexo.

Nesse contexto, a comprovação técnica de que o Açú devolve mais água do que capta funciona como um argumento estratégico diante de potenciais investidores: qualquer novo empreendimento industrial de grande porte — sobretudo os ligados a hidrogênio verde, e-metanol e data centers, que demandam volumes expressivos de água e energia — precisa de garantias de disponibilidade hídrica no longo prazo. Ao antecipar essa discussão com um estudo independente, o porto tenta transformar a gestão da água, historicamente vista como passivo ambiental em projetos industriais de grande escala, em um diferencial competitivo para atrair a próxima onda de investimentos que pretende captar até o fim da década.

Análise Portogente

A comprovação de que o Porto do Açú devolve mais água do que consome reforça a importância da gestão hídrica como ativo estratégico para grandes complexos industriais. Em um cenário de expansão da economia de baixo carbono, projetos ligados ao hidrogênio verde, combustíveis sustentáveis, data centers e indústria offshore dependem cada vez mais da segurança no abastecimento de água e energia. Ao antecipar esse desafio com investimentos ambientais e infraestrutura hídrica, o complexo fortalece sua posição como plataforma para novos empreendimentos e amplia sua competitividade na atração de investimentos voltados à transição energética.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/07/2026

BNDES INJETA R\$ 377,2 MILHÕES NA BRADO LOGÍSTICA PARA EXPANDIR CORREDOR FERROVIÁRIO ENTRE SANTOS, SUMARÉ E RONDONÓPOLIS

Recursos das linhas Finem e Finame vão financiar novas locomotivas e a modernização de terminais do Projeto Carrossel, aposta da empresa do Grupo Cosan para ampliar sua fatia no transporte de cargas containerizadas

Portogente • Ferrovias & Logística



Financiamento do BNDES impulsiona expansão da Brado Logística e fortalece o transporte ferroviário de contêineres no Brasil.

Destaque

O BNDES aprovou R\$ 377,2 milhões para financiar novas locomotivas e a modernização dos terminais do Projeto Carrossel, iniciativa da Brado Logística voltada à ampliação da capacidade do transporte ferroviário de contêineres entre Santos, Sumaré e Rondonópolis.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou R\$ 377,2 milhões em financiamentos para a Brado Logística, maior operadora de contêineres sobre trilhos do Brasil. Os contratos, assinados em agosto e setembro de 2025 com prazo de dez anos, vão custear a modernização da operação ferroviária da companhia e a expansão de sua capacidade logística multimodal.

Como o dinheiro será dividido



O montante aprovado está repartido em duas frentes. A maior parcela, de R\$ 305,2 milhões, veio pela linha Ferrovias do Fim (Financiamento a Empreendimentos) combinada ao programa Mais Inovação do BNDES, voltados a projetos estruturantes de infraestrutura e desenvolvimento tecnológico. Os outros R\$ 72 milhões saíram do Fimame (Financiamento de Máquinas e Equipamentos) e têm destinação específica: a compra de novas locomotivas, movimento que deve ampliar diretamente a capacidade de tração da empresa.

A liberação dos recursos segue o modelo de reembolso: a Brado primeiro executa as etapas previstas no cronograma do projeto e só depois solicita ao BNDES o desembolso correspondente. No primeiro trimestre de 2026, o orçamento já aplicado no Projeto Carrossel somou R\$ 23 milhões, distribuídos entre engenharia, ativos e tecnologia. Para o período entre abril e dezembro deste ano, a previsão é de mais R\$ 35 milhões, direcionados aos dois terminais do corredor e às mesmas frentes estratégicas.

O que é o Projeto Carrossel

O financiamento tem como destino principal o Projeto Carrossel, iniciativa da Brado para montar um corredor logístico integrado ligando o Porto de Santos (SP) aos terminais de Sumaré (SP) e Rondonópolis (MT). A ideia é conectar polos industriais e agrícolas do interior paulista e do Centro-Oeste ao mercado interno e às rotas de exportação com menor custo logístico e menor emissão de gases de efeito estufa.

O escopo do projeto combina obras civis, automação e aquisição de equipamentos. Entre os itens comprados estão pórticos — estruturas de grande porte usadas para movimentar contêineres dentro dos terminais ferroviários —, que devem acelerar os processos de carga e descarga e elevar os padrões de segurança e produtividade da operação. Também estão previstos investimentos em sistemas de informação e tecnologias de monitoramento e otimização operacional, além de adequações físicas na infraestrutura dos terminais.

Segundo o BNDES, o projeto deve gerar 586 empregos ao longo de sua execução, sendo 171 diretos e 415 indiretos, distribuídos entre operação, cadeia de fornecedores e regiões próximas aos terminais envolvidos.

"O aumento da eficiência na movimentação de contêineres reduz custos e prazos, aumentando a competitividade e promovendo a inovação do transporte ferroviário", afirmou o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, ao anunciar o financiamento. "Além disso, é mais sustentável, pois pode emitir até sete vezes menos CO₂ em comparação ao transporte 100% rodoviário".

"O projeto materializa o nosso objetivo de unir tecnologia e sustentabilidade para transformar o transporte multimodal brasileiro em algo ainda mais moderno. Somos a primeira empresa do país a realizar um projeto nesse modelo e acreditamos que ele se tornará referência em eficiência logística para futuras operações", declarou o CEO da Brado Logística, Luciano Johnsson.

Quem é a Brado Logística

Fundada em 2011 e sediada em Curitiba (PR), a Brado nasceu da união de estruturas ferroviárias e de armazenagem voltadas à logística de cargas containerizadas. Em 2015, passou a integrar o Grupo Cosan como subsidiária da Rumo Logística — hoje a maior operadora ferroviária do país —, combinando a malha de trilhos da controladora com a especialização da Brado no transporte de contêineres. Em 2019, a companhia se tornou a primeira ferrovia do Brasil e da América Latina a operar vagões double-stack, capazes de transportar dois contêineres de 40 pés — ou dois de 20 pés e um de 40 — na mesma composição.

Hoje a empresa é responsável por 86% de toda a movimentação ferroviária de contêineres do país, medida em TKU (tonelada por quilômetro útil), e opera com estrutura própria composta por locomotivas, vagões, contêineres, terminais, armazéns e parcerias estratégicas nos principais polos de produção e consumo do Brasil, com hubs em São Paulo, Mato Grosso e Paraná. Nos últimos anos, cargas ligadas ao agronegócio — especialmente pluma de algodão, cujo transporte pela empresa cresceu em média 37% ao ano entre 2020 e 2024 — passaram a representar a maior fatia dos volumes movimentados pela companhia.

Ferrovias disputando espaço com cargas de maior valor agregado

O aporte do BNDES reforça um movimento mais amplo no setor ferroviário brasileiro: historicamente concentradas no transporte de granéis minerais e agrícolas — como minério de ferro e soja a granel —, as ferrovias vêm ampliando sua participação no escoamento de cargas gerais e de maior valor agregado, caso de produtos industrializados, refrigerados e mercadorias de importação e exportação, que dependem da containerização para chegar aos portos em condições adequadas.

Nesse contexto, o Projeto Carrossel simboliza uma aposta de que a eficiência multimodal — combinando ferrovia, rodovia e porto num único corredor logístico — pode se tornar um diferencial competitivo tanto para embarcadores do agronegócio quanto da indústria, ao reduzir custos e emissões em relação ao transporte 100% rodoviário. Caso o cronograma do projeto se confirme, a expansão da capacidade entre Santos, Sumaré e Rondonópolis deve consolidar a Brado como referência num modelo de financiamento que a própria empresa descreve como inédito no país — e que pode servir de base para operações semelhantes em outras rotas ferroviárias brasileiras.

Análise Portogente

O investimento do BNDES reforça a estratégia de ampliar a participação da ferrovia no transporte de cargas containerizadas no Brasil, segmento que cresce impulsionado pela busca por maior eficiência logística e redução das emissões de carbono. A modernização da infraestrutura e a aquisição de novas locomotivas para o Projeto Carrossel fortalecem a integração entre porto, ferrovia e rodovia, consolidando corredores multimodais capazes de aumentar a competitividade da indústria e do agronegócio brasileiro.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/07/2026

BRASIL AVANÇA EM TECNOLOGIA OFFSHORE COM NOVO RISER SUBMARINO PARA O PRÉ-SAL

Subsea7, Repsol Sinopec, ExxonMobil e Petrobras avançam com protótipo de riser que dispensa flutuadores em águas ultra profundas

Tecnologia batizada de Gimbal Joint Riser entra na fase de testes em escala real e promete reduzir custos, emissões e o risco de corrosão em projetos submarinos de petróleo

Portogente • Offshore & Energia



Protótipo do Gimbal Joint Riser entra na fase de testes em escala real e pode transformar projetos offshore em águas ultra profundas.

Destaque

Tecnologia desenvolvida por Subsea7, Repsol Sinopec Brasil, ExxonMobil Brasil e Petrobras elimina a necessidade de módulos de flutuação nos risers submarinos, reduzindo custos, emissões e riscos de corrosão em operações no pré-sal.

Um consórcio formado por Subsea7, Repsol Sinopec Brasil, ExxonMobil Brasil e Petrobras apresentou ao mercado o protótipo em escala real de uma nova tecnologia para risers submarinos, tubulações responsáveis por conduzir petróleo e gás do poço até a plataforma. O projeto, batizado de Gimbal Joint Riser (GJR), é financiado pela cláusula de obrigação de investimento em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (P&DI) da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), e chega agora à etapa de validação experimental que antecede sua aplicação comercial.



O que muda com o Gimbal Joint Riser

Na engenharia submarina, um dos maiores desafios em águas ultra profundas é absorver os movimentos que a plataforma transmite à tubulação sem comprometer sua integridade estrutural. A solução mais usada atualmente, o Steel Lazy Wave Riser (SLWR), resolve esse problema instalando módulos de flutuação ao longo de um trecho adicional de tubo — uma configuração eficaz, mas que encarece a instalação e estende os prazos de obra.

O GJR propõe outro caminho: em vez de flutuadores, o sistema insere uma junta multiarticulada no meio da linha, funcionando como uma espécie de "cotovelo" mecânico que absorve as oscilações provocadas pelo movimento do casco. Isso permite que a tubulação seja instalada em configuração de catenária livre — suspensa diretamente, sem apoios extras —, mesmo nas condições mais extremas do pré-sal brasileiro.

A tecnologia começou a ser desenvolvida em 2019, sob liderança da Subsea7, e desde então acumulou testes em modelo reduzido, simulações numéricas e trabalhos técnicos apresentados em conferências internacionais do setor, como a Offshore Technology Conference (OTC) e o Congresso Internacional de Engenharia Offshore (OMAE). Estudos publicados por pesquisadores da própria Subsea7 apontam reduções de 50% a 70% na energia da onda de compressão na zona de contato com o fundo do mar (touchdown zone) em comparação com risers rígidos convencionais — o trecho mais sujeito a fadiga estrutural nesse tipo de sistema.

Ganhos de custo, segurança e sustentabilidade

Segundo a Subsea7, a simplificação estrutural do GJR elimina a necessidade de centenas de metros de tubulação adicional, com reflexos diretos sobre o custo de instalação e a pegada de carbono do projeto. Levantamentos anteriores associados ao desenvolvimento da tecnologia, envolvendo também a operadora Equinor, chegaram a apontar economia da ordem de 35% a 40% por riser em projetos típicos do pré-sal, decorrente da redução de ao menos 850 metros de tubo — números que tendem a variar conforme as características de cada campo.

Há ainda um ganho técnico específico relacionado à corrosão. Em configurações que combinam tubos flexíveis com sistema lazy wave, um dos problemas recorrentes é a Corrosão sob Tensão (Stress Corrosion Cracking, ou SCC), fenômeno que compromete a vida útil do equipamento. No desenho do GJR, a armadura externa absorve as cargas de tração e protege o componente flexível interno, eliminando um dos principais fatores que favorecem o aparecimento do SCC.

“O avanço do projeto Gimbal Joint Riser para a fase corrente de testes do protótipo em escala real valida nossa tese técnica de maneira objetiva. Os dados provam que simplificar a estrutura submarina elimina a necessidade de centenas de metros de tubulações adicionais, reduzindo os custos de instalação e a pegada de carbono, sempre tendo a segurança operacional como prioridade”, afirma Yann Cottart, Vice-Presidente Sênior Brazil GPC West da Subsea7.

“O GJR evidencia o valor da colaboração entre parceiros de excelência para o avanço de soluções tecnológicas voltadas aos desafios da produção em águas ultra profundas. Ao mesmo tempo em que contribui para operações cada vez mais seguras e eficientes, a iniciativa projeta o Brasil como referência internacional no desenvolvimento de tecnologias offshore”, complementa José Salinero, Gerente Sênior de Pesquisa e Desenvolvimento da Repsol Sinopec Brasil.

Segunda fase: rumo ao TRL6

O projeto entra agora em sua segunda fase de desenvolvimento, com o objetivo de avançar até o nível TRL6 de maturidade tecnológica — classificação estabelecida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) com base nas normas API 17N e 17Q, referências internacionais para qualificação de equipamentos submarinos. Só nesta etapa, o projeto já soma mais de 15 mil horas de engenharia aplicada, com uma equipe multidisciplinar de mais de 100 profissionais considerando apenas a empresa executora, sem contar os fornecedores da cadeia de suprimentos.

Na prática, isso significa que o protótipo em escala real está sendo submetido a testes de laboratório que reproduzem os limites de carregamento e as condições reais de um ambiente offshore extremo, etapa decisiva antes de qualquer aplicação comercial da tecnologia.

Quem está por trás do protótipo

Além das quatro empresas que assinam o anúncio, o desenvolvimento do GJR conta com uma rede de parceiros técnicos brasileiros responsáveis pelas etapas de validação e manufatura:

Participantes do projeto

- Subsea7 — companhia de engenharia submarina que concebeu e lidera tecnicamente o projeto, responsável também por outras soluções de risers testadas no pré-sal brasileiro.
- Repsol Sinopec Brasil — joint venture entre a espanhola Repsol e a chinesa Sinopec, operadora com participação em blocos exploratórios na Bacia de Campos e no pré-sal.
- ExxonMobil Brasil — subsidiária da petrolífera americana, com atuação em blocos de exploração e produção em águas profundas no país.
- Petrobras — estatal brasileira, maior geradora de recursos da cláusula de P&DI da ANP desde a criação do mecanismo.
- LabOceano (COPPE/UFRJ), no Rio de Janeiro — um dos maiores tanques oceânicos do mundo, com 23 milhões de litros de água e altura equivalente a um prédio de oito andares, usado para simular fenômenos do ambiente marinho em condições próximas às do pré-sal.
- Simeros Technologies, no Rio Grande do Sul — conduz atividades de experimentação e testes do protótipo.
- Açoforja Indústria de Forjados S.A., em Minas Gerais — responsável pela fabricação das peças estruturais do equipamento.
- Bureau Veritas — sociedade classificadora que acompanha o projeto desde a fase inicial, garantindo a qualidade e a certificação da tecnologia.

O papel da cláusula de P&DI da ANP

O financiamento do GJR ilustra como funciona, na prática, um dos principais instrumentos de fomento tecnológico do setor de óleo e gás no Brasil. A cláusula de P&DI está presente nos contratos de exploração e produção desde a Rodada Zero, assinada em 1998, e determina que as petrolíferas destinem parte da receita bruta de campos de grande produção a projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação: 1% da receita bruta em contratos de concessão, e 1% ou 0,5% em contratos de partilha de produção e cessão onerosa, a depender da modalidade.

Só nos três primeiros trimestres de 2025, a cláusula gerou cerca de R\$ 3,4 bilhões em obrigações de investimento em todo o país, recursos que podem ser aplicados pelas próprias petrolíferas, por empresas brasileiras ou por instituições de pesquisa credenciadas — exatamente o modelo adotado pelo consórcio do GJR, que reúne operadoras, um contratado de engenharia submarina e instituições técnicas nacionais.

Por que isso importa

O amadurecimento do Gimbal Joint Riser acontece num momento em que a produção brasileira de petróleo segue concentrada em águas cada vez mais profundas do pré-sal, cenário em que soluções convencionais de riser tendem a ficar mais caras e operacionalmente mais complexas. Uma tecnologia que dispense módulos de flutuação sem abrir mão da segurança estrutural tem potencial para alterar a equação de custos de projetos submarinos inteiros — não apenas pela redução de material e tempo de instalação, mas também pelo corte de emissões associadas à fabricação e logística dos equipamentos. Se confirmada a evolução para o TRL6, o próximo passo natural será a qualificação para uso comercial, movimento que colocaria o Brasil na posição de protagonista no desenvolvimento de uma tecnologia offshore com potencial de exportação para outras bacias produtoras ao redor do mundo.

Análise Portogente

O avanço do Gimbal Joint Riser representa um importante passo para a evolução da engenharia submarina aplicada ao pré-sal brasileiro. Ao eliminar módulos de flutuação sem comprometer a

segurança estrutural, a tecnologia reúne potencial para reduzir custos operacionais, emissões de carbono e riscos de corrosão, tornando os projetos offshore mais eficientes e competitivos. A entrada na fase de testes em escala real aproxima o equipamento da qualificação comercial e reforça o protagonismo do Brasil no desenvolvimento de soluções tecnológicas para exploração em águas ultra profundas.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/07/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL: CRESCIMENTO, APESAR DE TUDO

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O Anuário do Transporte Aéreo 2025, apresentado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) nessa quarta-feira, dia 8, retrata um setor da economia brasileira que cresceu apesar de tudo. As companhias aéreas Latam, Gol e Azul transportaram juntas mais de 101 milhões de passageiros em voos domésticos, e cada uma delas ampliou sua base em relação a 2024. A liderança da Latam se consolidou, o retorno da Gol, após um ano de retração, foi expressivo e a Azul demonstrou capacidade de carregar mais passageiros com menos voos, elevando seu aproveitamento operacional. São dados que merecem registro, especialmente porque 2025 foi um ano de pressão intensa sobre os custos do setor, com o querosene de aviação atingindo preços que forçaram o cancelamento de mais de 6.200 voos apenas em maio e junho. O crescimento, portanto, não foi dado, foi conquistado sob condições adversas.

O caso da Azul é o mais revelador do ponto de vista estratégico. Crescer 3,2% em passageiros, enquanto reduz 2,5% nos voos, é uma escolha operacional que reflete competência de gestão de capacidade e resposta pragmática à crise do combustível: voar menos, com aeronaves mais cheias, em rotas de maior densidade, protegendo a margem por assento. O yield mais alto entre as três — R\$ 0,543 por passageiro-quilômetro, contra R\$ 0,484 da Latam e R\$ 0,478 da Gol — confirma que a Azul opera em segmentos onde consegue precificar com mais poder: rotas regionais de menor concorrência direta, onde é frequentemente a única alternativa para o passageiro. É exatamente esse perfil que torna a Azul a companhia mais vulnerável quando a crise do querosene da aviação (QAV) força cortes e, ainda, a mais difícil de substituir quando os cortes acontecem.

A queda real do yield de Azul e Gol, mesmo com crescimento de passageiros, é o sinal de alerta que os números de market share tendem a encobrir. Crescer em volume com receita por assento decrescente em termos reais significa que as companhias estão absorvendo custos que, eventualmente, precisarão ser cobertos por tarifas mais altas, novos pedidos de crédito ou redução adicional de rotas.

O BE News considera que o crescimento do transporte aéreo doméstico em 2025 é uma boa notícia. Mas que lê-la sem o contexto das fragilidades estruturais que o sustentam é análise incompleta. Um setor que depende de 21% de importação de combustível, tem distribuição de QAV concentrada em um único fornecedor dominante, opera com yield real decrescente e precisou de R\$ 8 bilhões em crédito público de emergência não é um setor saudável que cresceu, mas um setor resiliente que sobreviveu. A diferença importa para as políticas que o Governo precisa adotar: não apenas um socorro quando a crise chega, mas reformas estruturais que reduzam a vulnerabilidade antes que a próxima alta do petróleo provoque o mesmo ciclo.

O setor demanda, com urgência, a diversificação do abastecimento de QAV com entrada de novos distribuidores, a revisão da estrutura tributária do combustível nas rotas regionais de menor densidade e, também, a aceleração do marco regulatório para o Combustível Sustentável de Aviação, cujo potencial para a aviação doméstica é ainda mais imediato do que para a navegação marítima. Nenhuma das três metas é nova. Todas estão em discussão há anos. O anuário da Anac demonstra

que o setor consegue crescer sem elas, mas evidencia também, nas margens decrescentes de Gol e Azul, que crescer sem elas tem um custo que cedo ou tarde alguém paga.

O mercado aéreo brasileiro transportou mais de 100 milhões de passageiros domésticos em 2025. É o maior mercado de aviação da América do Sul e um dos mais importantes do mundo. Que o Governo trate essa posição como ativo estratégico a ser protegido, não apenas com crédito emergencial quando a crise chega, mas com política de longo prazo que reduza a exposição estrutural de um setor do qual 200 milhões de brasileiros dependem para se mover num país de dimensões continentais.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/07/2026

OPINIÃO – DIREITO - BIOMETANO COMO OPORTUNIDADE ESTRATÉGICA PARA A SEGURANÇA ENERGÉTICA DO BRASIL



RENATO FERNANDES DE CASTRO

Advogado, mestre em Direito e Economia pela Universidade de Lisboa e sócio da área regulatória e de Infraestrutura do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados

VIVIAN RIBEIRO MADSEN FIGUEIREDO

Advogada, mestre em Direito Político e Econômico e especialista em Direito Regulatório e de Infraestrutura no escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados
opinioao@portalbenews.com.br

A sucessão de crises geopolíticas dos últimos anos recolocou a segurança energética no centro da agenda econômica global. Os conflitos no Oriente Médio e os riscos às rotas internacionais de petróleo e gás evidenciam como a dependência de combustíveis fósseis expõe países a vulnerabilidades econômicas e estratégicas. Nesse cenário, expandir a produção doméstica de energia deixa de ser apenas uma agenda ambiental para se tornar uma política de desenvolvimento, competitividade e fortalecimento da autonomia nacional.

Nesse contexto, garantir o abastecimento energético exige uma estratégia permanente de diversificação das fontes. É nesse cenário que o biometano ganha protagonismo. Produzido a partir da purificação do biogás gerado por resíduos urbanos, agrossilvapastoris, sucroenergéticos e de saneamento básico, o combustível renovável transforma passivos ambientais em ativos econômicos, fortalece a economia circular e apresenta uma vantagem decisiva, pois é intercambiável com o gás natural fóssil.

Assim, por ser uma fonte de produção descentralizada, o biometano permite levar energia a polos regionais e cidades do interior, justamente onde se concentram importantes geradores de matéria-prima, como usinas sucroenergéticas, aterros sanitários, estações de tratamento de esgoto e atividades agropecuárias. Essa característica favorece o desenvolvimento de mercados regionais de gás, com a criação de redes locais e sistemas isolados de distribuição, ampliando o acesso ao energético mesmo em localidades ainda não atendidas pela infraestrutura tradicional.

Com efeito, mesmo onde a conexão direta à rede de gasodutos não seja economicamente viável, o biometano pode ser comprimido (Bio-GNC) ou liquefeito (Bio-GNL) e transportado por carretas, solução conhecida como gasoduto virtual. Essa alternativa permite abastecer polos industriais e municípios do interior próximos às fontes de produção do biometano. Além de ampliar o acesso ao gás renovável, o modelo cria escala de consumo capaz de estimular, no futuro, a expansão da infraestrutura convencional de distribuição.

Vale mencionar que, historicamente, a infraestrutura de transporte e de distribuição de gás natural concentrou-se no litoral brasileiro. A expansão da rede depende da viabilidade econômico-financeira, tornando-se um importante desafio para a sua expansão. Assim, o biometano amplia as possibilidades de atendimento a regiões fora da malha tradicional de gasodutos, contribuindo para reduzir assimetrias regionais no acesso ao gás e ampliar a integração do mercado energético nacional.

Os avanços recentes demonstram que o setor deixou de ser apenas uma promessa tecnológica para se consolidar como uma oportunidade econômica concreta. A inauguração recente da maior planta de biometano do país, em Paulínia (SP), simboliza esse novo momento. Com capacidade para produzir

225 mil metros cúbicos diários de biometano a partir de resíduos sólidos urbanos, a unidade representa um marco para a expansão da oferta nacional de gás renovável.

Atualmente, São Paulo responde por mais de 27% da produção nacional e concentra aproximadamente metade da capacidade instalada brasileira. Esse movimento acompanha uma evolução expressiva do setor: entre 2020 e 2025, a capacidade nacional de produção cresceu cerca de cinco vezes, alcançando aproximadamente 1,3 milhão de metros cúbicos por dia. Os números evidenciam que o biometano começa a ganhar escala, incrementa a oferta doméstica de energia renovável e reforça sua relevância para o sistema energético brasileiro.

Essa evolução é acompanhada pelo amadurecimento do ambiente jurídico-regulatório. A Lei nº 14.993/2024, conhecida como Lei do Combustível do Futuro, estabeleceu um marco relevante ao criar instrumentos como o Certificado de Garantia de Origem do Biometano (CDOB), responsável por assegurar rastreabilidade, integridade ambiental e comprovação da redução das emissões de gases de efeito estufa. A legislação também instituiu o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano, reforçando a segurança jurídica e criando condições mais favoráveis para investimentos de longo prazo.

O avanço regulatório demonstra que o principal desafio já não está na criação de normas, mas na consolidação de um mercado plenamente integrado. Biometano e gás natural devem ser compreendidos como fontes complementares. Enquanto o primeiro amplia a oferta de energia renovável e reduz emissões, o segundo assegura estabilidade de abastecimento em períodos de menor disponibilidade hídrica, proporcionando maior resiliência e previsibilidade ao sistema energético brasileiro.

Além das iniciativas federais, os estados também vêm desempenhando papel relevante na consolidação desse mercado. Em São Paulo, a criação da TUSD-Verde representa um importante incentivo para integrar produtores de biometano à rede de distribuição de gás, reduzindo barreiras de acesso e aumentando a viabilidade econômica dos projetos. O estado possui capacidade estimada para produzir até 1 milhão de metro cúbico de biometano por dia em 2027, impulsionada principalmente pelo setor sucroenergético e pelo aproveitamento de resíduos urbanos e agropecuários.

A diversidade de matérias-primas disponíveis favorece a expansão da produção em diferentes regiões do país, estimula novos polos de desenvolvimento e cria oportunidades para a interiorização de investimentos. O biometano também oferece uma solução competitiva para setores industriais de difícil eletrificação, como cerâmica, vidro, papel e celulose, alimentos e indústria química, permitindo reduzir emissões sem exigir mudanças significativas nos processos produtivos. Outro segmento com elevado potencial é o transporte rodoviário de cargas, no qual a substituição gradual do diesel por gás natural e biometano pode aumentar a eficiência logística, reduzir emissões e elevar a competitividade da economia brasileira.

Apesar dos avanços, persistem desafios relevantes. A consolidação desse mercado dependerá da expansão da infraestrutura de transporte e distribuição, da harmonização regulatória entre União e estados, de regras claras para acesso às redes existentes e de maior previsibilidade para investimentos e contratos de longo prazo. Também será necessário expandir a capacidade de armazenamento e incentivar novos usos para o gás renovável, especialmente na indústria e no transporte pesado.

O Brasil reúne condições singulares para assumir posição de destaque nesse mercado. A combinação entre ampla disponibilidade de matéria-prima, ambiente regulatório em consolidação, infraestrutura em desenvolvimento e crescente demanda por combustíveis de menor intensidade de carbono cria uma oportunidade rara de transformar recursos naturais em vantagem competitiva duradoura.

Em um cenário internacional marcado por instabilidade geopolítica e pela busca por fontes energéticas mais seguras e sustentáveis, o biometano consolida-se como um ativo estratégico para o país. Aproveitar esse potencial significa atrair investimentos, estimular a inovação, elevar a competitividade

da indústria nacional, impulsionar o desenvolvimento regional e acelerar a transição para uma economia de baixo carbono. O biometano deixou de ser apenas uma alternativa renovável para se consolidar como um ativo estratégico capaz de fortalecer a soberania energética brasileira, impulsionar o desenvolvimento econômico e posicionar o país entre os protagonistas da nova economia global de energia.

Renato Fernandes de Castro, Vivian Ribeiro Madsen Figueiredo e outros profissionais do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

BIOMETANO E GÁS NATURAL DEVEM SER COMPREENDIDOS COMO FONTES COMPLEMENTARES. ENQUANTO O PRIMEIRO AMPLIA A OFERTA DE ENERGIA RENOVÁVEL E REDUZ EMISSÕES, O SEGUNDO ASSEGURA ESTABILIDADE DE ABASTECIMENTO EM PERÍODOS DE MENOR DISPONIBILIDADE HÍDRICA, PROPORCIONANDO MAIOR RESILIÊNCIA E PREVISIBILIDADE AO SISTEMA ENERGÉTICO BRASILEIRO

O BIOMETANO TAMBÉM OFERECE UMA SOLUÇÃO COMPETITIVA PARA SETORES INDUSTRIAIS DE DIFÍCIL ELETRIFICAÇÃO, COMO CERÂMICA, VIDRO, PAPEL E CELULOSE, ALIMENTOS E INDÚSTRIA QUÍMICA, PERMITINDO REDUZIR EMISSÕES SEM EXIGIR MUDANÇAS SIGNIFICATIVAS NOS PROCESSOS PRODUTIVOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

POLÍTICA - PESQUISA INDICA EMPATE ENTRE LULA E FLÁVIO EM SP

Os pré-candidatos à presidência estão rigorosamente iguais no primeiro turno; no segundo, o empate é dentro da margem de erro

Por Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o senador Flávio Bolsonaro (PL- RJ) aparecem empatados nas intenções de voto em São Paulo em um cenário de primeiro turno para a disputa presidencial, segundo pesquisa Datafolha divulgada nesta quarta-feira, 8.



No cenário estimulado do primeiro turno, Lula e Flávio têm 35% das intenções de voto cada um. Na sequência, aparecem o ex-governador de Goiás Ronaldo Caiado (PSD) e o influenciador Renan Santos (Missão), ambos com 3%. O ex-governador de Minas Gerais Romeu Zema (Novo), a ativista Samara Martins (UP) e o presidente do PSDB, Aécio Neves, marcam 2% cada.

No primeiro turno, Lula e Flávio Bolsonaro têm 35% das intenções de voto dos paulistas. No segundo, 43% e 46%, respectivamente

O psiquiatra Augusto Cury (Avante), o pastor Cabo Daciolo (Mobiliza), o presidente do PCO, Rui Costa Pimenta, e o ex-ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Joaquim Barbosa (DC) registram 1% cada. Os ativistas Edmilson Costa (PCB) e Hertz Dias (PSTU) não pontuaram.

O empate técnico entre Lula e Flávio Bolsonaro também aparece no segundo turno. Nesse cenário, o senador marca 46% das intenções de voto, ante 43% do presidente.

A pesquisa foi realizada entre os dias 1º e 3 de julho, com 1 608 entrevistas em São Paulo, distribuídas em 71 municípios, com eleitores de 16 anos ou mais. A margem de erro é de dois pontos percentuais, para mais ou para menos, com nível de confiança de 95%.

O instituto também testou confrontos de Lula contra outros pré-candidatos. Contra Caiado, o petista tem 42%, ante 43% do ex-governador de Goiás. Já contra Zema, Lula marca 41%, enquanto o ex-governador mineiro aparece com 44%. Nos dois casos, há empate técnico dentro da margem de erro.



Pesquisa espontânea

Na pesquisa espontânea, quando os nomes dos candidatos não são apresentados aos entrevistados, Lula aparece com 24% das intenções de voto, contra 18% de Flávio Bolsonaro. O ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), que está em prisão domiciliar após condenação por tentativa de golpe de Estado, é citado por 3% dos eleitores.

Renan Santos, Caiado e “candidato do PT” foram mencionados por 1% cada. Outras respostas somam 7%. Eleitores que disseram votar em branco, nulo ou em nenhum candidato representam 8%, enquanto 37% não souberam responder.

Apesar do empate nas intenções de voto, Lula lidera a rejeição no Estado. Segundo o levantamento, 51% dos paulistas dizem que não votariam de jeito nenhum no presidente. Flávio aparece em seguida, com 43%.

Entre os demais nomes testados, Aécio Neves é o único a superar a marca de 20% de rejeição. Zema e Caiado registram 13% cada. Cabo Daciolo aparece com 12%, enquanto Rui Costa Pimenta e Renan Santos têm 10% cada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/07/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - RIO NEGRO ENTRA OFICIALMENTE EM PERÍODO DE VAZANTE

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

O impacto potencial é direto sobre a logística e a economia do Amazonas

PICOS E VAZANTES

O Rio Negro atingiu sua cota máxima de 2026 no último dia 3, com 28,5 metros, medidos na régua do Porto de Manaus (AM). E já entrou oficialmente em período de vazante. Na terça-feira passada, dia 7, o nível marcava 28,4 metros, com queda de 10 centímetros em relação ao pico e baixa de 3 centímetros apenas nas últimas 24 horas, segundo o Serviço Geológico do Brasil (SGB).

EL NIÑO

A preocupação com o que vem a seguir é maior do que o alívio pela cheia. O El Niño está estabelecido desde junho, como confirmado pela agência climática americana NOAA, e o Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet) prevê chuvas abaixo da média no centro-norte do Brasil entre julho e setembro, exatamente o período em que o rio começa a descer. O SGB alerta para a possibilidade de uma nova seca histórica em 2026 caso o cenário se confirme.

LOGÍSTICA EM RISCO

O impacto potencial é direto sobre a logística e a economia do Amazonas. A Zona Franca de Manaus depende do transporte hidroviário para recebimento de matérias-primas e escoamento da produção industrial. Em cenários de seca severa, como a de 2023, a mais grave já registrada na bacia amazônica, a redução do nível dos rios força restrições operacionais, diminuição de calado das embarcações e aumento do custo do frete para comunidades ribeirinhas e cadeias industriais dependentes do modal.

VAZANTES HISTÓRICAS

O pico de 28,5 metros ficou abaixo da cota de inundação severa. O recorde histórico do Rio Negro foi registrado em 16 de junho de 2021, quando o rio atingiu 30,02 metros. Ainda assim, o SGB projeta que este ano deve registrar uma das maiores vazantes da série histórica, o que transfere o foco do monitoramento do período de cheia para o comportamento do rio nos meses seguintes.

HOMENAGEM

O Senado Federal realiza nesta quinta-feira, dia 9, às 10h, uma sessão de homenagem ao Porto Itapoá (SC), pelos 15 anos de operação do terminal, completados em 16 de junho. A iniciativa foi

proposta pela senadora Ivete Appel da Silveira. O Porto Itapoá iniciou suas atividades com capacidade para movimentar cerca de 350 mil TEUs por ano. Após ampliações, que somaram aproximadamente R\$ 3 bilhões em investimentos privados, o terminal alcançou uma capacidade anual de 1,8 milhão de TEUs.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/07/2026

POLÍTICA - MICHELLE É A MULHER COM MAIS PODER NO PAÍS, APONTA PESQUISA

A sondagem foi feita de forma espontânea, ou seja, sem apresentação de uma lista de nomes para a escolha. A ex-primeira-dama foi lembrada por 15,4% dos entrevistados

Do Estadão Conteúdo



A pesquisa Meio/Idea também indicou que Michelle Bolsonaro perderia para Lula nos dois turnos da eleição presidencial, caso fosse candidata.

A ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) é considerada a mulher que tem mais poder hoje no Brasil por 15,4% dos entrevistados da pesquisa Meio/ Idea, divulgada nesta quarta-feira, 8. A sondagem foi espontânea, ou seja, sem que uma lista com nomes fosse apresentada para que o entrevistado escolhesse a opção.

No segundo lugar em menções aparece a primeira-dama Rosângela da Silva, a Janja, com 9%, seguida pela ministra do Supremo Tribunal Federal (STF) Cármen Lúcia, com 4,5%.

Também foram citadas a ex-presidente Dilma Rousseff (PT), por 2,5% dos participantes; a ex-ministra Simone Tebet (PSB), por 2%; a deputada federal Erika Hilton (PSOL-SP), por 1,7%; a cantora Anitta, a ex- -ministra Marina Silva (Rede-SP) e a influenciadora Virgínia Fonseca, por 1,5% dos entrevistados cada; e a presidente do Banco do Brasil, Tarciana Medeiros, por 1,2%.

A maioria (43,5%) disse não saber, enquanto 10,4% das pessoas citaram outros nomes e 5,5% disseram “nenhuma”.

A pesquisa também questionou os participantes sobre os vídeos divulgados por Michelle no fim de junho; o impacto das declarações feitas neles, como a de que ela teria sido “humilhada” pelo enteado, o pré- -candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL-RJ); e sondou as intenções de voto na mulher de Jair Bolsonaro (PL) nas eleições de outubro, em um cenário sem Flávio.

Para 35%, as declarações de Michelle Bolsonaro nos vídeos em que expõe conflito com Flávio são mais verdadeiras que falsas. Já 29% as consideram totalmente verdadeiras, mesmo índice dos que julgam as declarações mais falsas do que verdadeiras. Outros 6,6% não souberam avaliar e 0,3% as classificaram como totalmente falsas.

Sobre o impacto das revelações, 44,4% julgam que elas não aumentam nem diminuem a confiança na ex-primeira-dama. A confiança aumenta para 23,4% e diminui para 17,3%, enquanto 14,9% disseram não saber.

Nas gravações publicadas, ela relatou que o enteado “foi muito ríspido, a desrespeitou e maltratou ao telefone”. “Eu não tinha feito nada contra ele. Ele disse que seria melhor eu ficar fora das decisões do partido. Disse que eu havia chegado ontem e não entendia nada de política”, afirmou sobre discussão dos dois acerca das articulações do PL para as eleições no Ceará.

Eleição



Em um cenário de primeiro turno das eleições presidenciais com Michelle e sem Flávio Bolsonaro, a pesquisa Meio/Ideia registrou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) com 40,4% e Michelle com 29,4%. No segundo turno, Lula marcou 45% e a ex-primeira-dama 36%.

No cenário com Flávio, o senador pontuou 32% no primeiro turno, contra 40,4% de Lula, e 40% no segundo, ante 45% do presidente.

Quanto aos grupos da amostra que votaria em Michelle no segundo turno, ela se destaca entre jovens de 16 a 24 anos, com 47,6% das intenções de voto dentro desse segmento; pessoas com renda superior a cinco salários mínimos (44,2%); e eleitores da região Norte do País (48,4%) e eleitores da região Sul (53,2%). A maior vantagem ocorre entre evangélicos, grupo em que ela registra 63,3%, contra 17,7% de Lula.

A pesquisa foi registrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o protocolo BR-05628/2026. O levantamento Meio/ Ideia ouviu 1.500 pessoas por telefone, entre os dias 3 e 6 de julho. O intervalo de confiança é de 95% e a margem de erro é de 2,5 pontos percentuais. Devido ao arredondamento, a soma dos percentuais pode variar de 99% a 101%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

POLÍTICA – PL QUER REUNIR EX-PRIMEIRA-DAMA E FLÁVIO

O presidente do PL, Valdemar Costa Neto, afirmou nesta quarta-feira, 8, que o partido trabalhará nos próximos 20 dias para uma reaproximação entre o pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL-RJ) e a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro. Esse período compreende o intervalo até a convenção nacional da sigla, marcada para 25 de julho, em São Paulo.

“Ela tem talento, é uma grande líder e precisamos dela com a gente. Não podemos sair brigando dentro de casa, temos que acertar isso em 20 dias para a gente tomar o rumo. Temos que ajustar isso aí até lá”, declarou a jornalista em Brasília, após um almoço realizado pela Frente Parlamentar pelo Brasil Competitivo (FPBC).

Segundo Valdemar, Flávio e Michelle não conversaram desde que a ex-primeira-dama publicou um vídeo com críticas a Flávio. “Primeiro, vou falar com o Flávio e vou insistir com a Michelle “

O presidente do PL defendeu que Michelle mantenha sua candidatura ao Senado pelo Distrito Federal: “Estou torcendo para que sim. Ela tem toda a chance do mundo de rever essa posição, que ela tem passado com o sofrimento do marido, descontrola qualquer pessoa”, continuou.

Valdemar disse ainda que pretende acabar com a presidência nacional do PL Mulher e deixar só as estaduais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

POLÍTICA - ZÉ TROVÃO CHAMA BOLSONARO DE COVARDE E DIREITA TEM NOVA RUSGA

Filhos do ex-presidente vão para o ataque contra o deputado federal nas redes sociais. Trovão criticou silêncio após derrota nas eleições de 2022

Da Agência Brasil

Começou nesta terça-feira, 7, um novo conflito entre aliados da direita. Os filhos de Jair Bolsonaro foram às redes atacar Zé Trovão (PL-SC) por ter dito que o ex-presidente foi covarde em 2022.

Na última quinta-feira, 2, o caminhoneiro e deputado federal Zé Trovão participou do Quintow Podcast. No programa, ele foi questionado sobre o silêncio de Bolsonaro no momento em que perdeu a eleição de 2022.



Este é o segundo conflito motivado por falas de Zé Trovão. Em 2024, sem saber que estava sendo gravado, ele disse que Jair Bolsonaro era “o maior mau exemplo para a política”

“Covarde. Não podia ter feito aquilo porque hoje tem milhares de pessoas presas. Eu não admiti o que foi feito”, afirmou o parlamentar. O caminhoneiro disse, ainda, que precisa gastar o “tempo político” para tentar tirar essas pessoas da cadeia.

O corte do podcast chegou ao conhecimento de Jair Renan, filho mais novo do clã e vereador em Balneário Camboriú (SC). Nesta terça, ele classificou a atitude como “canalhice” e acusou Zé Trovão de ser um “aproveitador”. As declarações foram dadas em publicação no X.

A partir daí, Eduardo Bolsonaro, ex-deputado federal que fugiu para os Estados Unidos, passou o dia atacando Zé Trovão em uma sequência de posts e compartilhamentos no X.

Ele afirmou que o deputado catarinense estava refugiado no México, tentando descobrir como voltar ao Brasil, e que, apesar de ter escapado da situação, ainda concorreu pelo partido de Bolsonaro.

Junto ao post, compartilhou um vídeo do influenciador Paulo Figueiredo também criticando Zé Trovão. O aliado de Eduardo nos EUA atribuiu a soltura de Zé Trovão a uma promessa feita por Alexandre de Moraes a Jair Bolsonaro e cobrou gratidão do deputado.

Eduardo também repostou críticas de outros perfis. Um deles associou Zé Trovão a apoiadores de Pablo Marçal que, segundo o argumento, “sempre” acabam atacando Bolsonaro. Outro ironizou o fato de o deputado, com salário de cerca de R\$ 46 mil, reclamar da rotina política.

Caminhoneiro de profissão e uma das lideranças das mobilizações bolsonaristas do setor em 2022, o parlamentar declarou apoio público aos bloqueios que ocorreram após o resultado do segundo turno.

Mau exemplo

Não é a primeira vez que Zé Trovão critica Bolsonaro em particular. Em janeiro de 2024, um áudio revelado pela coluna do Metrôpoles mostrou o deputado, sem saber que estava sendo gravado, chamando o ex-presidente de “o maior mau exemplo para a política”.

Na ocasião, Bolsonaro disse a aliados que já havia feito muito pelo parlamentar e que não esperava esse tipo de postura dele. Zé Trovão, por sua vez, afirmou que a gravação estava fora de contexto e disse dever “tudo o que tem” a Bolsonaro.

Ainda nesta terça-feira, Zé Trovão se pronunciou sobre o novo conflito. Disse em postagem que mais uma vez precisa “reafirmar a lealdade a Bolsonaro”. Ele afirma que sua fala foi tirada de contexto.

“Aqui não tem ninguém que rói a corda, morde a fronha ou recua. Sempre tive posições claras e firmes. Não tenho político de estimação. Quando tenho que criticar, critico. Mas a verdade é uma só, eu nunca chamei meu presidente de covarde. Nunca faria isso, muito pelo contrário. É um dos homens mais honrados, que não merecia passar pelo que está passando”, disse Zé Trovão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

POLÍTICA - RONALDO CAIADO TAMBÉM CRITICA FLÁVIO

Depois de Kassab, foi a vez do pré-candidato à presidência reclamar do senador por sua ação nos EUA

Do Estadão Conteúdo

O pré-candidato do PSD à presidência da República, Ronaldo Caiado, criticou o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) por ter sugerido o adiamento do “tarifaço” dos Estados Unidos ao Brasil e afirmou que o posicionamento é “inaceitável”.

As declarações ocorreram no evento Agenda dos Presidenciais 2026, realizado pela Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), entidade sindical patronal, em Brasília, nesta quarta-feira, 8. “Você vê falhas do Flávio em dizer que adie a tarifação”, disse Caiado. “É inaceitável”, acrescentou.

Caiado se referiu a uma manifestação encaminhada por Flávio em 2 de julho ao Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês) na qual defendeu o adiamento da tarifa de 25% contra o Brasil até depois das eleições de outubro.

Durante o discurso, Caiado também disse que o Brasil não precisa do Estreito de Ormuz e afirmou que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) “não sabe” do potencial brasileiro. Além disso, Caiado disse que nunca se envolveu com corrupção e “negociata” e lembrou o Mensalão dos governos anteriores do PT.

O pré-candidato do Partido Novo, Romeu Zema, tem presença confirmada no evento. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) também foram convidados, mas não compareceram.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

POLÍTICA - SENADO APROVA MP QUE DESTINA RECURSOS DAS BETS PARA A PF

Parte da arrecadação das casas de apostas vai para um fundo que visa o aparelhamento da Polícia Federal. O texto agora segue para a sanção presidencial

Do Estadão Conteúdo



O Senado também aprovou nesta quarta a MP que destina R\$ 15 bilhões a linhas de crédito do programa Brasil Soberano

O Senado aprovou nesta quarta-feira, 8, a Medida Provisória (MP) 1.348/2026, que reforça o Fundo para Aparelhamento e Operacionalização das Atividades- - Fim da Polícia Federal (Funapol).

A MP destina recursos da arrecadação das loterias de apostas de quota fixa, conhecidas como ‘bets’, para o Fundo e autoriza o governo federal a ampliar o orçamento do Funapol em até R\$ 200 milhões ainda em 2026, com recursos do Tesouro Nacional.

A liberação, contudo, dependerá do cumprimento das regras fiscais vigentes. O texto foi aprovado tal como saiu da Câmara e segue para sanção.

O projeto estipula que o Fundo poderá receber verbas de “transferências voluntárias de entes federativos ou de organismos internacionais, vinculadas a programas de enfrentamento ao crime organizado, doações de pessoas físicas ou jurídicas, nacionais ou estrangeiras e outras receitas que



lhes forem legalmente atribuídas”. Além disso, a MP prevê também mudanças no custeio de despesas com saúde para servidores das forças policiais federais.

Em relação aos recursos das ‘bets’, a MP estabelece que, como regra geral, 3% da arrecadação das apostas serão direcionados ao Funapol. Haverá, porém, um período de transição: em 2026, o percentual será de 1%, subindo para 2% em 2027, até atingir o patamar definitivo depois.

A MP também amplia as possibilidades de uso do fundo. Dentre as novas destinações, está o custeio da saúde dos servidores da Polícia Federal, incluindo o ressarcimento de despesas médicas, desde que comprovadas e “observada a disponibilidade orçamentária e financeira”.

Os recursos poderão também ser utilizados para a “retribuição por atividade extraordinária dos servidores da Polícia Federal, destinada ao incremento da eficiência institucional e ao alcance de resultados, desde que instituída em lei”.

O texto permite ainda que o benefício de auxílio-saúde seja estendido a servidores da Polícia Rodoviária Federal e da Polícia Penal Federal, conforme regulamentação do Ministério da Justiça e Segurança Pública. No caso dessas categorias, o custeio ocorrerá com parcela dos recursos provenientes da arrecadação das ‘bets’.

Tarifaço e geopolítica

O Senado também aprovou nesta quarta-feira a Medida Provisória 1.345/2026, que destina R\$ 15 bilhões a linhas de crédito do programa Brasil Soberano, voltado para auxiliar micros, pequenas e médias empresas que tiveram exportações afetadas pela guerra no Oriente Médio.

O texto foi aprovado tal como saiu da Câmara e agora segue para sanção. O texto amplia instrumentos de financiamento e aprimora regras do Seguro de Crédito à Exportação (SCE) e do Fundo de Garantia à Exportação (FGE). Entre os pontos previstos, está a autorização para disponibilização de linhas de financiamento no âmbito do Plano Brasil Soberano para enfrentar impactos decorrentes de razões geopolíticas e de instabilidade internacional, inclusive relacionadas à elevação de tarifas comerciais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

POLÍTICA - FIM DE ‘SANÇÃO’ PASSA EM COMISSÃO

CCJC da Câmara aprova fim da aposentadoria compulsória como punição a membros do Judiciário
Do Estadão Conteúdo

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) da Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira, 8, o relatório do deputado Helder Salomão (PT-ES) que admite o fim da aposentadoria compulsória como punição disciplinar a juízes, desembargadores, ministros e membros do Ministério Público.

A aposentadoria compulsória é a sanção hoje aplicada a magistrados e membros do Ministério Público que cometem infrações no exercício do cargo.

Na prática, o punido é afastado da função, mas continua a receber remuneração integral, como se tivesse se aposentado por tempo de contribuição. Para o relator, a medida funciona como “um prêmio para quem pratica ilícitos e crimes” na magistratura, e não como uma punição.

“A sociedade brasileira há muito reivindica o fim desse privilégio”, afirmou Helder Salomão.

Segundo o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), 126 magistrados receberam a punição de aposentadoria compulsória desde 2006 até este ano. Entre os casos mais emblemáticos está o do juiz Marcelo Bretas, do Tribunal Regional Federal da 2ª Região (TRF-2), aposentado compulsoriamente em 2025 por irregularidades na Operação Lava Jato. O conselho já usou esta punição para

magistrados acusados de venda de sentenças, decisões para beneficiar familiares e favorecimento de grupos políticos, milicianos e integrantes de facções criminosas.

O colegiado acompanhou o voto do relator e considerou inadmissíveis propostas apensadas ao processo (instrumento que permite a tramitação conjunta de proposições que tratam de um mesmo assunto).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/07/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DO ITAQUI AMPLIA PARCERIA INTERNACIONAL PARA ACELERAR INOVAÇÃO

Encontro com a Iaports reforça estratégia de internacionalização do complexo portuário maranhense e amplia cooperação em projetos de desenvolvimento sustentável

Por **JÚNIOR BATISTA** redacao.jornal@redebenews.com.br



Além da movimentação de grãos, fertilizantes, celulose e minério, o Itaqui também ocupa posição estratégica no abastecimento de combustíveis das regiões Norte e Nordeste

O Porto do Itaqui (MA) e a Associação Internacional de Desenvolvimento Portuário (Iaports),

fecharam parceria voltada à inovação portuária, à cooperação técnica internacional e à atração de investimentos para o complexo maranhense.

O encontro, que ocorreu nesta semana, reuniu a diretora-executiva da Iaports, Raquel Kibrit, a presidente da Emap, Oquerlina Costa, além de representantes de portos parceiros e autoridades ligadas ao setor portuário. Na pauta estiveram projetos voltados à modernização da infraestrutura, desenvolvimento sustentável e ampliação da competitividade do Porto do Itaqui no mercado internacional.

Integrante do Arco Norte, o Porto do Itaqui é um dos principais corredores logísticos brasileiros para o escoamento da produção agrícola e mineral destinada ao mercado externo. O complexo atende especialmente a região do Matopiba, formada por áreas produtoras do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, e se destaca pela integração com as ferrovias Norte-Sul e Carajás, fator que amplia a competitividade das exportações brasileiras e reduz custos logísticos.

Além da movimentação de grãos, fertilizantes, celulose e minério, o Itaqui também ocupa posição estratégica no abastecimento de combustíveis das regiões Norte e Nordeste, figurando entre os principais portos brasileiros na movimentação de grãos líquidos.

Segundo Oquerlina Costa, a aproximação com a Iaports fortalece a inserção internacional do complexo portuário. “Esses encontros reforçam o nosso objetivo de consolidar o complexo portuário como um hub logístico de referência global. Nossa localização estratégica permite conexão direta com mercados da Ásia, Europa e América do Norte. Essa integração é fundamental para fortalecer o comércio exterior brasileiro e ampliar nossa competitividade internacional”, afirma ela.

A Iaports atua na promoção do desenvolvimento portuário sustentável por meio da articulação entre autoridades portuárias, operadores logísticos e investidores de diferentes países. Para a diretora-executiva da Iaports, Raquel Kibrit, a cooperação com o Porto do Itaqui amplia o diálogo internacional e fortalece o potencial logístico da região.

“Para nós, é de extrema importância esta conexão com os maiores líderes portuários do Maranhão e podermos discutir as melhores estratégias de promoção da região no cenário internacional. Reconhecemos a importância deste polo logístico para o estado e estamos empenhados em fortalecer ainda mais este laço institucional”, diz.

Segundo a Emap, a ampliação da cooperação internacional faz parte da estratégia de consolidar o Porto do Itaqui como um dos principais hubs logísticos da América Latina, fortalecendo sua capacidade de atrair novos negócios, ampliar a competitividade das exportações brasileiras e impulsionar o desenvolvimento econômico do Maranhão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO ITAPOÁ RECEBE HOMENAGEM NO SENADO PELO ANIVERSÁRIO DE 15 ANOS

Terminal catarinense alcançou capacidade de 1,8 milhão de TEU após ampliações e segue com obras de dragagem e nova fase de expansão

O Senado Federal realiza, nesta quinta-feira, dia 9 de julho, às 10h, uma sessão de homenagem ao Porto Itapoá pelos 15 anos de operação do terminal, completados em 16 de junho. A iniciativa foi proposta pela senadora Ivete Appel da Silveira.

O Porto Itapoá iniciou suas atividades com capacidade para movimentar cerca de 350 mil TEU por ano. Após ampliações, que somam aproximadamente R\$ 3 bilhões em investimentos privados, o terminal alcançou capacidade anual de 1,8 milhão de TEU.

Entre os projetos em andamento está a dragagem e o aprofundamento do canal de acesso à Baía da Babitonga, iniciados em 2025, com conclusão prevista para o segundo semestre deste ano. A obra prevê profundidade de até 16 metros, permitindo a operação de embarcações de maior porte.

Em 2025, o Porto Itapoá movimentou cerca de 1,5 milhão de TEU, acumulando mais de 10 milhões de TEU desde o início das operações. Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o terminal ocupou a terceira posição no ranking nacional de movimentação de contêineres naquele ano.

O crescimento do porto teve impacto no município de Itapoá (SC). Entre 2010 e 2022, a cidade registrou aumento populacional de aproximadamente 136% e crescimento real do Produto Interno Bruto (PIB) superior a 240%. No mesmo período, a arrecadação municipal passou de cerca de R\$ 35 milhões para aproximadamente R\$ 380 milhões anuais.

Atualmente, o Porto Itapoá gera cerca de 2 mil empregos diretos e 8 mil indiretos. O terminal também mantém em andamento a quarta fase de expansão, com investimentos estimados em R\$ 500 milhões, voltados à ampliação da capacidade operacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS – GESTÃO - EMPRESAS FAMILIARES E O COMPROMISSO COM AS PRÓXIMAS GERAÇÕES



BAYARD UMBUZEIRO NETO

CEO da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

Em um país onde cerca de 90% das empresas têm origem familiar, segundo levantamento do IBGE em parceria com o Sebrae, falar sobre sucessão costuma remeter imediatamente à continuidade dos negócios. Mas, para organizações que atravessam décadas de história, preservar o legado significa ir



além da passagem do comando entre gerações. Significa compreender que o patrimônio construído ao longo do tempo também pertence às pessoas, à cidade onde a empresa nasceu e às comunidades que ajudaram a torná-la possível.

O Porto de Santos é um bom exemplo dessa relação. Ao longo de sua história, consolidou-se como o principal elo entre o Brasil e o comércio internacional, respondendo por cerca de 30% da corrente comercial brasileira. Ao redor dele, surgiram empresas que cresceram acompanhando a expansão da atividade portuária, atravessaram diferentes ciclos econômicos e se transformaram em parte da identidade da Baixada Santista.

Quando uma empresa permanece ativa por décadas, ela inevitavelmente passa a fazer parte da história da região. Gera empregos, forma profissionais, movimenta cadeias produtivas, incentiva fornecedores e contribui para o desenvolvimento econômico local. Ao mesmo tempo, assume uma responsabilidade que vai além dos resultados financeiros.

A longevidade empresarial é resultado de planejamento, capacidade de adaptação e investimentos permanentes. Mas existe outro fator, menos mensurável, que também ajuda a explicar por que algumas organizações atravessam gerações enquanto outras desaparecem: o compromisso de construir valor para além dos próprios muros.

Nos últimos anos, essa visão ganhou ainda mais relevância. Consumidores, investidores e parceiros de negócios passaram a observar não apenas indicadores financeiros, mas também a forma como as empresas se relacionam com seus colaboradores, com o meio ambiente e com a sociedade. Um estudo global da Deloitte mostra que organizações orientadas por propósito tendem a apresentar maior capacidade de retenção de talentos, melhor reputação e maior resiliência em períodos de transformação econômica.

Essa mudança de percepção também alcançou o setor portuário. Hoje, discutir competitividade envolve falar de eficiência operacional, inovação, sustentabilidade e relacionamento com a comunidade. Não são temas isolados. Eles fazem parte da mesma estratégia de longo prazo.

Ao completar cinco décadas de atuação, a Transbrasa escolheu celebrar esse momento olhando para frente. Neste ano, destinou R\$ 1,25 milhão ao apoio de 14 projetos sociais, culturais, esportivos, educacionais e de preservação ambiental desenvolvidos na Baixada Santista. Não se trata de uma ação pontual, mas da compreensão de que empresas que prosperam em determinado território também têm a oportunidade de contribuir para seu desenvolvimento.

Afinal, nenhuma organização cresce sozinha. Por trás de qualquer trajetória empresarial existem trabalhadores que dedicaram anos de suas vidas, famílias que confiaram em oportunidades de emprego, parceiros comerciais que caminharam juntos e uma cidade que ofereceu as condições necessárias para esse crescimento.

Esse talvez seja um dos maiores aprendizados das empresas familiares que conseguem atravessar gerações: entender que legado não é apenas aquilo que permanece dentro da empresa. É também aquilo que permanece fora dela.

Quando apoiamos iniciativas culturais, ajudamos a preservar a identidade de uma comunidade. Quando investimos em projetos esportivos, criamos oportunidades para crianças e jovens. Quando fortalecemos ações educacionais, contribuimos para formar os profissionais que, amanhã, poderão liderar o próprio setor portuário. E, quando incentivamos projetos ambientais, colaboramos para que o desenvolvimento econômico aconteça de forma equilibrada e responsável.

Esse é um conceito que conversa diretamente com o futuro do Porto de Santos. Os investimentos previstos para ampliação da capacidade logística, novos terminais, aprofundamento do canal de navegação e modernização da infraestrutura são fundamentais para sustentar o crescimento do comércio exterior brasileiro. Mas esse desenvolvimento será ainda mais consistente se vier acompanhado da capacidade de gerar oportunidades para quem vive ao redor do porto.

Empresas familiares costumam pensar em décadas, não em trimestres. Talvez por isso entendam, com maior clareza, que cada decisão tomada hoje ajuda a construir o ambiente onde as próximas gerações irão trabalhar, empreender e viver.

No fim das contas, o verdadeiro legado não está apenas na continuidade da empresa. Está na capacidade de deixar uma cidade melhor do que aquela que encontramos, formar pessoas que levarão adiante novos projetos e mostrar que desenvolvimento econômico e desenvolvimento social podem caminhar lado a lado. É assim que uma empresa deixa de ser apenas parte da história de uma região para se tornar parte do seu futuro.

Bayard Umbuzeiro Neto escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

QUANDO APOIAMOS INICIATIVAS CULTURAIS, AJUDAMOS A PRESERVAR A IDENTIDADE DE UMA COMUNIDADE. QUANDO INVESTIMOS EM PROJETOS ESPORTIVOS, CRIAMOS OPORTUNIDADES PARA CRIANÇAS E JOVENS. QUANDO FORTALECEMOS AÇÕES EDUCACIONAIS, CONTRIBUÍMOS PARA FORMAR OS PROFISSIONAIS QUE, AMANHÃ, PODERÃO LIDERAR O PRÓPRIO SETOR PORTUÁRIO. E, QUANDO INCENTIVAMOS PROJETOS AMBIENTAIS, COLABORAMOS PARA QUE O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO ACONTEÇA DE FORMA EQUILIBRADA E RESPONSÁVEL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - SEASPAN E MAERSK AMPLIAM PARCERIA PARA MODERNIZAR FROTA E REDUZIR EMISSÕES

Programa prevê retrofit em 18 porta-contêineres, com investimentos de US\$ 75 milhões em iniciativas voltadas à eficiência operacional, aumento de capacidade e descarbonização

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Até o momento, os investimentos combinados em atualizações da frota das 18 embarcações, entre projetos concluídos e planejados, somam cerca de US\$ 75 milhões

A Seaspan Corporation Pte. Ltd. (Seaspan), proprietária e operadora independente de ativos marítimos, anunciou o aprofundamento da parceria estratégica com a AP Moller - Maersk (Maersk), empresa global de logística integrada e transporte de contêineres. A iniciativa tem como foco ampliar a eficiência da frota de embarcações afretadas a tempo pela companhia dinamarquesa.

Com mais de 20 anos de colaboração entre as empresas, Seaspan e Maersk estão desenvolvendo um programa de eficiência operacional para 18 navios com contratos de longo prazo. O projeto busca

gerar ganhos em consumo de combustível, capacidade de carga, flexibilidade operacional e redução de emissões.

Como parte da iniciativa, as companhias desenvolveram soluções de retrofit para quatro porta-contêineres de 13 mil TEU, em um dos maiores programas de modernização da frota compartilhada entre Seaspan e Maersk.

As atualizações incluem a instalação de gerador de eixo para reduzir o consumo de combustível do motor auxiliar, otimização do desempenho do motor principal, nova hélice de alta eficiência e dispositivo de pré-redemoinho para melhorar a eficiência da propulsão. O pacote também prevê



preparação das embarcações para futuras exigências regulatórias relacionadas às emissões de carbono.

Além disso, a ponte de amarração será elevada para ampliar a capacidade de carga, enquanto o peso morto dos navios será aumentado para permitir maior volume transportado. Segundo as empresas, as medidas devem reduzir em aproximadamente 10% a 13% o custo por slot das embarcações, além de elevar a eficiência energética, o desempenho operacional e a adequação às futuras regras ambientais.

Até o momento, os investimentos combinados em atualizações da frota das 18 embarcações, entre projetos concluídos e planejados, somam aproximadamente US\$ 75 milhões. Outras iniciativas estão em desenvolvimento para apoiar a descarbonização e melhorar o desempenho dos navios.

Em outra frente, a WattSpan, parceira estratégica em tecnologia e engenharia marítima da Seaspan voltada ao desempenho de embarcações, eficiência energética e soluções de descarbonização, firmou com a Maersk e o Estaleiro Cosco um Memorando de Cooperação não vinculativo.

O acordo estabelece uma estrutura de um ano para colaboração em modernização de embarcações, melhorias de eficiência energética e desenvolvimento de tecnologias de descarbonização marítima. As iniciativas incluem desenvolvimento conjunto, compartilhamento de informações e possível execução de projetos futuros por meio de acordos comerciais específicos.

“Essa parceria reflete o tipo de colaboração prática e de alto impacto necessária para promover a descarbonização em todo o setor marítimo”, disse Dimitrios Panagopoulos, diretor de operações de frota da Seaspan. “Ao trabalhar em estreita colaboração com a Maersk, a WattSpan e o Estaleiro Cosco, estamos combinando conhecimento técnico, visão operacional e investimento de longo prazo para melhorar o desempenho das embarcações hoje, enquanto preparamos nossa frota para os combustíveis e tecnologias do futuro.”

Anda Cristescu, chefe de fretamento e construção nova da Maersk, afirmou que a Seaspan tem sido uma parceira estratégica e uma importante fornecedora de capacidade para a frota da companhia. “Ao trabalhar em estreita colaboração com a Seaspan, pretendemos implementar atualizações de embarcações que reduzam os custos de combustível, as emissões de gases de efeito estufa e aumentem a capacidade de carga, ampliando a competitividade da nossa frota”, declarou.

As empresas

A Seaspan é uma das principais proprietárias e operadoras independentes de ativos marítimos do mundo, com atuação concentrada em contratos de longo prazo e taxas fixas com grandes companhias de navegação. Em 31 de março de 2026, a frota operacional da empresa contava com 247 embarcações, incluindo navios em construção ainda não entregues — entre eles, duas grandes transportadoras de etano e quatro embarcações de guindaste de pórtico de escotilha aberta contratadas em abril de 2026 —, com capacidade total aproximada de 2,5 milhões de TEU em plena entrega.

A AP Moller - Maersk é uma empresa de logística integrada que atua na conexão e simplificação das cadeias de suprimentos de seus clientes. A companhia opera em mais de 130 países e emprega cerca de 100 mil pessoas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - FIM DO 6×1 PODE ELEVAR CUSTO DO TRANSPORTE EM R\$ 11 BI, DIZ CNT

Entidade alerta para impacto da redução da jornada e prevê necessidade de 250 mil novos motoristas no setor

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Costa também chamou atenção para os reflexos em serviços essenciais, como a coleta de lixo, e defendeu tratamento diferenciado para atividades que operam continuamente

A redução da jornada de trabalho e o fim da escala 6x1 podem elevar os custos do setor de transportes em mais de R\$ 11 bilhões por ano e gerar a necessidade de contratação de mais de 250 mil motoristas, segundo estimativas apresentadas pelo presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa, durante debate no Senado

Federal.

A discussão ocorreu no dia 1º de julho, em uma sessão temática sobre a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 221/2019, que prevê a redução da jornada de trabalho no Brasil. O encontro, coordenado pelos senadores Laércio Oliveira e Paulo Paim, integrantes da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), reuniu representantes do setor produtivo, centrais sindicais e parlamentares.

Ao longo de cerca de 10 horas, 56 convidados se pronunciaram no Plenário. Enquanto entidades empresariais alertaram para possíveis impactos econômicos da proposta, representantes sindicais defenderam a redução da jornada como forma de valorização do trabalho e melhoria da qualidade de vida.

O presidente da CNT defendeu cautela na análise da PEC e destacou o papel estratégico do setor de transportes. Segundo ele, mudanças sem uma transição adequada podem gerar efeitos relevantes na economia e na operação dos serviços.

“Na redução da jornada de trabalho, no setor de transportes, nosso cálculo estima aumento do custo em mais de R\$ 11 bilhões por ano”, afirmou Costa. Segundo ele, parte desse impacto tende a ser repassada ao consumidor. “Isso é o custo do frete que vai subir, é o custo das passagens que vai subir. O impacto no transporte urbano de passageiros é de 6% a 8%”, disse.

Costa também chamou atenção para os reflexos em serviços essenciais, como a coleta de lixo, e defendeu tratamento diferenciado para atividades que operam continuamente. Outro ponto levantado foi a escassez de mão de obra. “Essa redução de jornada vai implicar uma necessidade de aumentar mais de 250 mil motoristas, que não estão no mercado”, declarou.

Como alternativa, o dirigente sugeriu que mudanças sejam implementadas de forma gradual e negociadas coletivamente. “Se colocarmos uma hora por ano, é muito provável que os empresários consigam absorver com mais facilidade o aumento de custo”, afirmou. Ele ainda alertou para possíveis efeitos inflacionários: “O salário nominal mantido com a inflação crescente vai gerar uma perda salarial para todo o mundo”.

Também participaram do debate o presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Paulo Skaf, e o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Ricardo Alban, que defenderam maior aprofundamento técnico antes do avanço da proposta.

Entre os parlamentares, o senador Jaime Bagattoli afirmou que a PEC carece de estudos detalhados. “O relator da PEC na Câmara não apresentou sequer um estudo de impacto econômico e social”, disse. Para ele, a proposta desconsidera a realidade do mercado de trabalho brasileiro e pode afetar a produtividade.

O senador Rogério Marinho criticou a adoção de uma regra única para todos os setores e defendeu que eventuais alterações sejam resultado de ganhos de produtividade e negociação coletiva. Ele citou

como exemplo setores que operam de forma contínua, como transporte, saúde e segurança, além de alertar para impactos sobre pequenos negócios.

Marinho também mencionou o aumento das recuperações judiciais no país. “Nós somos um país, hoje, que tem um aumento de 633% em número de recuperações judiciais, de 820 em 2022 para 5.280 nos dias atuais”.

Por outro lado, o senador Rogério Carvalho defendeu a redução da jornada diante dos avanços tecnológicos, especialmente da inteligência artificial. Segundo ele, o país deve investir em produtividade, inovação e automação, garantindo equilíbrio nas relações de trabalho.

O deputado Marcel van Hattem elogiou o debate promovido no Senado e criticou a tramitação acelerada de propostas na Câmara. Para ele, a definição da jornada deve considerar a liberdade de escolha do trabalhador. “A verdadeira justiça social reside na liberdade de escolha”, afirmou.

Medidas de compensação

O senador Cleitinho defendeu a redução da jornada associada a medidas de compensação, como a redução de impostos e a desoneração da folha de pagamento. Ele informou ser autor de uma proposta que prevê a adoção da escala 5x2 acompanhada de iniciativas para reduzir custos empresariais.

Encerrando o debate, o senador Jayme Campos manifestou apoio ao fim da escala 6x1, classificando a proposta como uma demanda por justiça social. Ele ressaltou a necessidade de diálogo entre diferentes setores para construir uma solução equilibrada, que preserve a competitividade das empresas e promova qualidade de vida.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - PRIMEIRA CORREÇÃO DE TRAÇADO NA SERRA DO CACHIMBO É CONCLUÍDA PELA VIA BRASIL

Intervenção em Guarantã do Norte (MT) recebeu investimento de R\$ 2,5 milhões e faz parte de um pacote de três obras para aumentar a segurança viária na BR-163

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A intervenção recebeu investimento de R\$ 2.567.856,22 e integra o conjunto de melhorias previsto no Contrato de Concessão para adequar a rodovia às atuais condições de tráfego

A Via Brasil BR-163 concluiu a primeira das três correções de traçado previstas para a Serra do Cachimbo, em Guarantã do Norte (MT). A intervenção foi realizada na curva localizada no km 1.102 da rodovia e tem como objetivo ampliar a segurança dos usuários por meio da melhoria da geometria da pista, do aumento da visibilidade e da redução dos riscos de acidentes,

especialmente envolvendo veículos de carga.

De acordo com a concessionária, a obra eliminou um dos pontos mais críticos do trecho, com a adequação da geometria da curva, proporcionando melhores condições de trafegabilidade para os motoristas que utilizam a BR-163 diariamente.

A intervenção recebeu investimento de R\$ 2.567.856,22 e integra o conjunto de melhorias previsto no Contrato de Concessão para adequar a rodovia às atuais condições de tráfego, principalmente em uma região com intenso fluxo de veículos de carga.

Além da obra já concluída, outras duas correções de traçado seguem em execução na Serra do Cachimbo. As intervenções contemplam a suavização das curvas localizadas nos quilômetros 1.103 e 1.109, também em Guarantã do Norte.

O investimento total previsto para as três obras é de aproximadamente R\$ 16 milhões, com conclusão estimada para outubro deste ano.

Serra do Cachimbo

Localizada em Mato Grosso, a Serra do Cachimbo é um dos trechos mais relevantes da BR-163. A região integra o principal corredor de escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste em direção aos portos do Arco Norte, concentrando um grande fluxo de caminhões ao longo do ano. Além da importância logística, a região abriga as nascentes de rios que alimentam as bacias dos rios Tapajós e Xingu e está em uma área de transição entre os biomas Amazônia e Cerrado.

O relevo acidentado e as curvas da região aumentam os riscos para os motoristas e contribuem para a ocorrência de acidentes, principalmente com veículos de carga. Por isso, o trecho é alvo de intervenções voltadas à melhoria da segurança e da fluidez no tráfego.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

TRANSPORTES - ANTT ABRE DEBATE SOBRE MELHORIAS NO CAMINHO DA FÉ

Encontro em Aparecida receberá contribuições da sociedade para aperfeiçoar segurança, acessibilidade e operação de trecho sob

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O Caminho da Fé é uma das principais rotas de peregrinação do país, conectando diversas cidades de São Paulo e Minas Gerais ao Santuário Nacional de Nossa Senhora Aparecida

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (Surod), promoverá no dia 17 de julho a Reunião Participativa nº 003/2026 para coletar contribuições da sociedade civil sobre

o projeto “Caminho da Fé”.

A iniciativa tem como objetivo ampliar a participação social no debate, permitindo que cidadãos, usuários da rodovia e representantes de instituições apresentem sugestões e manifestações que possam subsidiar a análise técnica da proposta.

O projeto envolve um trecho da concessão rodoviária federal administrado pela Concessionária do Sistema Rodoviário Rio–São Paulo S.A. (Motiva RioSP), vinculado ao Contrato de Concessão do Edital nº 03/2021.

O Caminho da Fé é uma das principais rotas de peregrinação do Brasil, conectando diversos municípios de São Paulo e Minas Gerais ao Santuário Nacional de Nossa Senhora Aparecida. Além do valor religioso, o trajeto também impulsiona o turismo, a cultura e a economia local, tendo sido recentemente reconhecido por lei como roteiro turístico nacional.

Segundo a ANTT, a reunião irá discutir alternativas para o trecho da concessão que integra o percurso, com foco em segurança viária, acessibilidade, operação da rodovia e atendimento aos usuários.

O encontro será realizado de forma presencial, a partir das 14h, no Auditório Noé Sotillo, localizado no subsolo da Basílica do Santuário Nacional de Aparecida, na cidade de Aparecida (SP).

De acordo com a agência, a participação popular é fundamental para garantir maior transparência e contribuir para o aprimoramento dos projetos de infraestrutura sob sua regulação.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/07/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - LUCRO DAS AÉREAS CHEGA A R\$ 4,3 BI EM ANO DE RECUPERAÇÃO DO SETOR

Anuário da Anac mostra avanço das receitas acima dos custos, melhora dos indicadores operacionais e recordes de demanda e ocupação das aeronaves em 2025

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

As companhias aéreas brasileiras encerraram 2025 com lucro líquido consolidado de R\$ 4,3 bilhões, resultado que consolidou a recuperação financeira do setor em um ano marcado por recordes de demanda e melhora dos principais indicadores operacionais. Os dados constam do Anuário do Transporte Aéreo 2025, divulgado nesta terça-feira pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), e abrangem as empresas Azul, Gol, Latam e Latam Cargo, que responderam por mais de 1% do mercado nacional ou internacional de transporte de passageiros e cargas.



Segundo o Anuário da agência reguladora, a receita das empresas aumentou 13% em relação a 2024, enquanto os custos e despesas de voo cresceram em ritmo menor, de 7%

O desempenho representa uma inflexão em relação aos anos anteriores e foi acompanhado por um crescimento das receitas

superior ao avanço dos custos. Segundo a agência, a receita das empresas aumentou 13% em relação a 2024, enquanto os custos e despesas de voo cresceram em ritmo menor, de 7%, ampliando a margem operacional das companhias. Ao mesmo tempo, a receita por assento-quilômetro oferecido (RASK) avançou 2,3%, enquanto o custo por assento-quilômetro oferecido (CASK) recuou 3,1%, indicando ganho de eficiência na utilização da capacidade instalada.

Os dados divulgados pela Anac mostram que a melhora do desempenho financeiro ocorreu em paralelo à expansão das operações. O mercado doméstico ultrapassou pela primeira vez a marca de 100 milhões de passageiros transportados em um único ano, enquanto o segmento internacional também registrou recordes de movimentação. Esse aumento da demanda foi acompanhado por taxas mais elevadas de ocupação das aeronaves, permitindo às empresas ampliar a utilização de seus ativos e diluir parte dos custos operacionais.

Outro fator destacado pelo Anuário foi a mudança na composição dos custos das empresas aéreas. O combustível, tradicionalmente o principal componente das despesas do setor, perdeu participação em 2025. A fatia desse item caiu de 30,6% para 29,4% do total dos custos operacionais. Em sentido contrário, cresceram as despesas relacionadas a seguro, arrendamento e manutenção de aeronaves, cuja participação passou de 18,8% para 21,1%.

A publicação também revela que a estrutura de receitas das companhias permaneceu concentrada no transporte de passageiros. Essa atividade respondeu por 85,1% do faturamento total em 2025, ligeiramente acima dos 85% registrados no ano anterior. Já a participação das receitas provenientes

do transporte de cargas e mala postal caiu de 5,9% para 5,6%, reforçando que a recuperação financeira foi sustentada principalmente pela expansão da demanda por viagens aéreas.

Além da evolução das receitas, a Anac identificou melhora em indicadores utilizados para medir a eficiência operacional das empresas. O avanço do RASK indica crescimento da receita gerada por unidade de capacidade ofertada, enquanto a redução do CASK demonstra diminuição do custo para disponibilizar essa mesma capacidade. Na prática, os dois movimentos ocorreram simultaneamente em 2025, ampliando o resultado operacional das companhias.

O Anuário também mostra que o mercado operou com níveis historicamente elevados de aproveitamento das aeronaves. No transporte doméstico, o índice de ocupação atingiu 83,6%, o maior da série histórica para um ano completo. Nas operações internacionais, o indicador chegou a 85,8%, também recorde. Segundo a agência, o melhor aproveitamento da capacidade disponível contribuiu para elevar a produtividade das operações ao longo do ano.

Preço médio

Embora o setor tenha ampliado a oferta de voos e transportado um número recorde de passageiros, o Anuário aponta que o preço médio das passagens não acompanhou esse crescimento. Em termos reais, a tarifa doméstica anual média apresentou redução de 3,3% em comparação com 2024, enquanto o yield doméstico — indicador que mede a receita obtida por quilômetro voado por passageiro — caiu 4,9%. Os dados sugerem que a melhora do resultado financeiro ocorreu mesmo em um ambiente de redução do preço médio das passagens.

O levantamento da Anac reúne informações econômicas e operacionais encaminhadas periodicamente pelas empresas aéreas à agência reguladora. Os dados passam por procedimentos de validação e auditoria antes da publicação e servem de base para o acompanhamento da evolução do mercado brasileiro de aviação civil. Segundo a agência, o desempenho observado em 2025 consolidou um ano de avanços simultâneos nos indicadores financeiros e operacionais das companhias aéreas que atuam no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - LATAM MANTÉM LIDERANÇA E GOL REGISTRA O MAIOR

Anuário da Anac mostra que as três principais companhias ampliaram o número de passageiros em 2025, mas em ritmos diferentes; Azul foi a única a reduzir a oferta de voos*

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Embora tenham adotado movimentos diferentes ao longo do ano, as três empresas encerraram 2025 mantendo posições consolidadas no mercado doméstico brasileiro

A disputa entre as três maiores companhias aéreas do país ganhou novos contornos em 2025. Embora a Latam tenha preservado a liderança no mercado doméstico de passageiros, o ano foi marcado pelo avanço da Gol, que registrou o maior crescimento entre as principais concorrentes, e por um movimento distinto da Azul, que ampliou o número

de passageiros transportados mesmo reduzindo a quantidade de voos realizados. Os dados constam do Anuário do Transporte Aéreo 2025, divulgado nessa quarta-feira (8) pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Segundo o levantamento, a Latam encerrou o ano com 39 milhões de passageiros transportados em voos domésticos, o equivalente a 38,6% do mercado brasileiro. Na sequência aparece a Gol, com 31,8 milhões de passageiros e participação de 31,4%. A Azul fechou o ano com 30,2 milhões de passageiros, correspondentes a 30,2% do mercado. Juntas, as três companhias responderam por praticamente toda a movimentação doméstica de passageiros no país.

Além de manter a liderança, a Latam ampliou sua operação em relação a 2024. Conforme o Anuário, a empresa transportou 11,5% mais passageiros do que no ano anterior e aumentou em 9,1% o número de voos domésticos realizados, consolidando sua posição à frente das concorrentes.

A Gol foi a empresa que apresentou a evolução mais expressiva no período. Depois de registrar retração em 2024, a companhia voltou a crescer e liderou o avanço entre as três maiores empresas tanto no número de passageiros quanto na expansão das operações. O total de passageiros transportados aumentou 13%, enquanto a quantidade de voos realizados cresceu 11%, os maiores percentuais entre as concorrentes analisadas pela Anac.

A Azul também ampliou sua base de passageiros, mas apresentou comportamento diferente das demais empresas. O número de passageiros transportados cresceu 3,2% em relação a 2024, enquanto a oferta de voos domésticos recuou 2,5%. Com isso, foi a única entre as três maiores companhias a registrar crescimento da demanda acompanhado de redução das operações.

Os dados reunidos pela Anac mostram que, embora tenham avançado no transporte de passageiros ao longo de 2025, Latam, Gol e Azul seguiram trajetórias distintas na expansão de suas operações. Enquanto Latam e Gol combinaram crescimento do número de passageiros com ampliação da oferta de voos, a Azul aumentou o volume de clientes transportados mesmo reduzindo a quantidade de operações domésticas.

Cada companhia seguiu um caminho em 2025

Os números do Anuário do Transporte Aéreo mostram que as três maiores empresas do setor ampliaram o número de passageiros transportados em 2025, mas apresentaram comportamentos diferentes em relação à oferta de voos.

Latam

- Manteve a liderança do mercado doméstico.
- Transportou 39 milhões de passageiros.
- Participação de 38,6%.
- Passageiros: +11,5%.
- Voos: +9,1%.

Gol

- Registrou o maior crescimento entre as concorrentes.
- Transportou 31,8 milhões de passageiros.
- Participação de 31,4%.
- Passageiros: +13%.
- Voos: +11%.

Azul

- Transportou 30,2 milhões de passageiros.
- Participação de 30,2%.
- Passageiros: +3,2%.
- Voos: -2,5%.

Fonte: Anuário do Transporte Aéreo 2025/Anac.

O Anuário também mostra diferenças entre as empresas em relação ao rendimento médio obtido por passageiro-quilômetro transportado (yield). A Azul registrou o maior indicador entre as três principais companhias, com R\$0,543, seguida pela Latam, com R\$ 0,484, e pela Gol, com R\$ 0,478. Segundo a Anac, o yield da Azul e da Gol apresentou queda em relação a 2024, enquanto o da Latam permaneceu estável, considerados os valores reais corrigidos pela inflação medida pelo IPCA.

Embora tenham adotado movimentos diferentes ao longo do ano, as três empresas encerraram 2025 mantendo posições consolidadas no mercado doméstico brasileiro. A Latam permaneceu na liderança em participação de mercado, a Gol apresentou o maior ritmo de expansão entre as concorrentes e a



Azul seguiu ampliando o número de passageiros transportados, ainda que com redução da oferta de voos, de acordo com os dados consolidados pela Anac.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/07/2026

TRANSPORTE – AVIAÇÃO - CENIPA APONTA FALHAS DE PILOTOS, VOEPASS E ANAC EM QUEDA DE AVIÃO

Relatório parcial sobre acidente da Voepass em 2024 indica problemas de segurança, falhas operacionais e deficiência na fiscalização; documento final ainda será concluído

Da Agência Brasil

**O RELATÓRIO ELABORADO PELO CENIPA NÃO SERVE PARA
DEFINIR AS RESPONSABILIDADES DAS PESSOAS ENVOLVIDAS
NO VOO. HÁ EM PARALELO UM INQUÉRITO DA POLÍCIA
FEDERAL EM FASE DE CONCLUSÃO**

Um relatório parcial do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) aponta que a queda de um avião da Voepass, em 2024, foi causada por um conjunto de falhas de pilotos, da empresa e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

A existência do documento sobre as causas do acidente que matou 62 pessoas foi revelada pela Folha de S. Paulo e confirmada pelo Estadão. O relatório final, consolidado, ainda não foi concluído pelo Cenipa, que deve apresentá-lo primeiramente às famílias das vítimas.

O Estadão apurou que a versão final deverá sofrer atualizações em relação à versão parcial enviada a órgãos de países onde estão as fabricantes de componentes do avião que caiu.

Segundo a versão preliminar, a empresa ignorou falhas de segurança e tinha um contexto organizacional deficiente que tolerava desvios e desprezava alertas, como em relação a problemas no sistema de degelo da aeronave que já haviam sido detectados em viagens anteriores.

O documento parcial também diz que houve “distração” dos pilotos durante o voo que partiu de Cascavel, no Paraná, com destino a Guarulhos, em São Paulo, no dia 9 de agosto de 2024. A conduta, marcada por conversas informais durante procedimentos críticos, teria oferecido elevado risco ao voo.

Em relação à Anac, o relatório diz que a agência não foi capaz de tomar decisões que mitigariam os riscos, apesar de fiscalizações terem apontado ausência de padrões técnicos na manutenção das aeronaves da companhia.

Procuradas, a Anac e a Voepass não se manifestaram ao Estadão. Em resposta à Folha, a companhia afirmou que não comentaria os apontamentos e que segue colaborando com as autoridades de forma transparente e diligente. A Anac diz que não teve acesso ao documento e que só vai se posicionar quando houver um relatório final oficialmente enviado à agência.

O relatório do Cenipa não serve para definir as responsabilidades das pessoas envolvidas no voo. Há em paralelo um inquérito da Polícia Federal em fase de conclusão.

A expectativa é de que sejam indiciadas pessoas que não estavam a bordo, mas tinham poder sobre a permanência do avião em atividade. Após o acidente, a Voepass teve o alvará de operador aéreo cassado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Como foi o acidente em 2024

No início da tarde de 9 de agosto de 2024, o avião ATR-72-500 da Voepass caiu em Vinhedo, interior de São Paulo, matando 62 pessoas. A aeronave havia decolado de Cascavel, no Paraná. Os quatro

tripulantes e seus 58 passageiros morreram após o impacto do avião bimotor contra o quintal de uma casa em um condomínio. Alguns corpos ficaram carbonizados.

A aeronave despencou 13 mil pés (4.000 metros) em dois minutos. Na ocasião do sinistro, o registro de voo do Flight Radar mostrou que o avião estava a 17 mil pés de altitude às 13h20 e a 4.000 pés (1,22 km) às 13h22, quando o sinal de GPS foi perdido pela plataforma. O avião caiu cerca de 20 minutos antes de pousar e atingiu casas do condomínio residencial.

O piloto do avião, Danilo Santos Romano, comentou sobre uma falha no sistema de degelo da aeronave. A informação foi divulgada em relatório preliminar apresentado pelo Cenipa, no dia 6 de setembro daquele ano.

Foram registrados também alertas Cruise Speed Low (baixa velocidade de cruzeiro) e, posteriormente, Degraded Performance (performance degradada) - quando o avião encontra condições que reduzem sua capacidade de voo, já que o acúmulo de gelo prejudica a sustentação da aeronave.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - DESTROÇOS DE AVIÃO DE CARGA SÃO ENCONTRADOS NO PAQUISTÃO

Equipes civis e da Marinha localizam partes da aeronave que desapareceu no Mar Árábico; buscas por cinco tripulantes continuam

Do Estadão Conteúdo

Equipes civis e da Marinha do Paquistão localizaram nesta quarta-feira, 8, destroços de um avião de carga que desapareceu ao se aproximar do porto de Karachi. As buscas pelos cinco tripulantes desaparecidos continuam.

A aeronave, da K2 Airways, partiu de Sharjah, nos Emirados Árabes Unidos, relatou problema no sistema de navegação e perdeu contato com o controle de tráfego aéreo na noite de terça-feira, 7. Segundo a Autoridade de Aeroportos do Paquistão (PAA), os destroços foram encontrados após cerca de 12 horas de buscas no mar.

O contra-almirante da reserva Faisal Shah disse que as equipes enfrentam mar agitado e ainda buscam os principais destroços, possivelmente a 3 mil metros de profundidade, o que exige equipamentos especializados. Segundo ele, correntes e ventos podem ter deslocado os fragmentos do ponto real da queda.

A K2 Airways identificou os tripulantes: o comandante Muhammad Rizwan Idris; o primeiro-oficial Faisal Jatoi; os engenheiros de voo Muhammad Hamid e Muhammad Arif Siddiqui; e o carregador Muhammad Taufiq Khan.

O primeiro-ministro Shehbaz Sharif expressou solidariedade às famílias e determinou a mobilização de todos os recursos disponíveis para as buscas.

Segundo dados de radar citados pela PAA, a aeronave mudou bruscamente de rota e perdeu altitude antes de o contato ser interrompido por volta das 21h21, a cerca de 287 km a oeste de Karachi. O especialista em aviação Imran Aslam afirmou à ARY News que a causa do desaparecimento ainda é incerta e só será esclarecida após a análise dos investigadores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

BRASIL EXPORT - CENTRO-OESTE EXPORT DISCUTIRÁ OS NOVOS CORREDORES DO AGRONEGÓCIO

Fórum em Rio Verde reunirá autoridades e empresas para debater ferrovias, rodovias, portos e multimodalidade diante do avanço da produção agrícola

Da JÚNIOR BARISTA Da Redação



Empresas como a Rumo ampliam investimentos na região Centro-Oeste, com a expansão da malha ferroviária, novos terminais e melhorias nos corredores de exportação

O avanço da produção agrícola no Centro-Oeste e os investimentos em infraestrutura para ampliar a capacidade de escoamento das safras estarão no centro dos debates do Centro-Oeste Export 2026, que será realizado nos dias 23 e 24 de julho, em Rio Verde (GO). O fórum reunirá representantes do setor público, operadores logísticos, concessionárias, autoridades portuárias e empresas para discutir soluções capazes de acompanhar o crescimento da região, hoje considerada a principal fronteira de expansão do agronegócio brasileiro.

Projetos ferroviários, rodoviários e portuários ganham força para atender ao aumento da produção. Empresas como a Rumo ampliam investimentos no Centro-Oeste, com a expansão da malha ferroviária, novos terminais e melhorias nos corredores de exportação que ligam Goiás e Mato Grosso ao Porto de Santos e ao Arco Norte.

Essa transformação será tema do painel “Infraestrutura de transportes e o agronegócio na região Centro-Oeste”, que abrirá a programação técnica do evento no dia 23. O debate abordará o desenvolvimento da malha ferroviária, a situação das principais rodovias concedidas da região, como as BR-153 e BR-060, além dos desafios relacionados à armazenagem da produção.

A programação também dedicará espaço aos corredores de exportação. No painel “A Importância da Barra Norte para a competitividade da exportação da produção do Centro-Oeste”, especialistas discutirão a otimização da navegabilidade, investimentos privados nos terminais e políticas públicas voltadas ao aumento da competitividade logística.

Na sequência, o painel “Terminais e portos que operam as cargas produzidas no Centro-Oeste” reunirá representantes de autoridades portuárias e operadores para debater a ampliação da capacidade dos portos do Sudeste e do Arco Norte, além da atuação da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) para garantir maior previsibilidade ao fluxo ferroviário que chega ao principal porto do país.

A programação inclui ainda discussões sobre corredores logísticos sustentáveis, multimodalidade e integração entre os modais rodoviário, ferroviário e portuário. O objetivo é apontar caminhos para reduzir custos logísticos, aumentar a eficiência no transporte de commodities e fortalecer a competitividade das exportações brasileiras.

No segundo dia do evento, os participantes farão uma visita técnica ao terminal da Granel Química, em Santa Helena de Goiás, permitindo conhecer de perto uma das estruturas que integram a cadeia logística da região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/07/2026

PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2026 - SUJEITA A ALTERAÇÕES E CONFIRMAÇÕES

PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2026

SUJEITA A ALTERAÇÕES E CONFIRMAÇÕES

23 JULHO | QUINTA-FEIRA

- 08h30 Credenciamento e boas-vindas
 - 09h00 Solenidade de abertura
 - 10h00 Goiás em Foco | Panorama sobre o ambiente de negócios no estado
 - 11h00 Intervalo
 - 11h30 Paineis: Infraestrutura de transportes e o agronegócio na região Centro-Oeste
 - A situação das rodovias concedidas abordando BR-153, BR-060 e outras
 - O desenvolvimento da malha ferroviária na região
 - A infraestrutura de armazenagem da produção do Centro-Oeste
 - 12h30 Apresentação a definir
 - 12h45 Encerramento do período da manhã
 - 14h30 Paineis: A Importância da Barra Norte para a competitividade da exportação da produção do Centro-Oeste
 - Otimização do calado da Barra Norte e janelas de maré
 - Investimentos privados nos terminais da região
 - Políticas públicas e o impacto de fenômenos climáticos na navegabilidade da região
- Moderação:* Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Apresentação: Jacqueline Wendpap, Diretora Executiva do Instituto Praticagem do Brasil,
Debatedores: Edson Mesquita dos Santos, Gerente de Pesquisa e Análise do Instituto Praticagem do Brasil; Murillo Barbosa, Diretor-Presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)
- 15h30 Paineis: Terminais e portos que operam as cargas produzidas no Centro-Oeste
 - O papel estratégico dos portos das regiões Nordeste e Sudeste para o escoamento da produção do Centro-Oeste
 - Investimentos em expansão de capacidade de terminais e de corredores logísticos para o escoamento da produção via Arco Norte
 - Como a FIPS está agindo para absorver o crescimento da safra do Centro-Oeste e garantir a

previsibilidade na chegada das cargas aos terminais de Santos

- Questões tributárias e administrativas que impactam na competitividade da movimentação de grãos nos portos e terminais

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores: Armando Monteiro Bisneto, Diretor-Presidente do Complexo de Suape; Beto Mendes, Diretor de Operações da Autoridade Portuária de Santos; Flávio Vieira, Diretor-Presidente da Portos Rio; Rafael Hipólito, CFO da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS); Rui Lourenço, Gerente Comercial e Desenvolvimento de Negócios da Santos Brasil

16h30 Intervalo

17h00 Paineis: InfraESG | Corredores logísticos sustentáveis

Moderação: Ana Beatriz Rodrigues Castro, Chefe de Gabinete da Superintendência de Sustentabilidade, Pessoas e Inovação da ANTT

Debatedores: Clézio Ribeiro, Coordenador de Sustentabilidade da Ecovias Araguaia; Álvaro Oliveira, Gerente Executivo de Operações da Rumo Logística; Denimarcio Borges de Oliveira, Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico Sustentável da Prefeitura de Rio Verde

17h45 Paineis: Multimodalidade e eficiência logística na região Centro-Oeste

- Soluções integradas e regulação para o escoamento da produção
- Como a multimodalidade pode contribuir para reduzir o Custo Brasil no escoamento de commodities e insumos

- Caminhos para otimizar o fluxo de retorno dos contêineres e vagões

Moderação: Marcella Cunha, Diretora-Executiva da ABOL

Debatedores: Marcos Vilela, CEO da Bravo Serviços Logísticos; Daniel Salcedo, Diretor Comercial da Brado

18h30 Solenidade de encerramento

24 JULHO | SEXTA-FEIRA

08h15 Saída do transporte oficial do Prime Hotel Rio Verde

09h00 Visita técnica ao terminal da Granel Química em Santa Helena de Goiás

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

PETRÓLEO E GÁS - ACORDO ENCERRA DISPUTA SOBRE 335 POÇOS MARÍTIMOS DA PETROBRAS

Conciliação firmada com a ANP estabelece prazo até 2030 para adequação das estruturas e inclui compensação financeira de R\$ 300 milhões

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O cronograma de execução terá duração até 31 de dezembro de 2030 e será organizado em ciclos anuais e semestrais, priorizando os poços classificados com maior grau de risco

A Petrobras e a ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) formalizaram nesta terça-feira (7), na sede da AGU (Advocacia-Geral da União), em Brasília, um Termo de Conciliação que estabelece as condições para a regularização de 335 poços marítimos enquadrados nas regras do RT-SGIP (Regulamento Técnico do Sistema de Gerenciamento da Integridade de

Poços). As informações foram divulgadas pela agência reguladora.

Segundo a ANP, o acordo encerra a controvérsia envolvendo o prazo para o abandono permanente ou o monitoramento de poços que permaneciam em situação de abandono temporário sem monitoramento em campos marítimos de petróleo e gás. Com a assinatura do termo, a Petrobras passa a responder pela adequação de todos os poços abrangidos, inclusive de 76 cuja operação foi transferida a outras empresas.

A agência informou que os poços serão considerados regularizados quando estiverem em abandono permanente — com arrasamento, quando aplicável —, em abandono temporário acompanhado por



monitoramento conforme a regulamentação ou quando retornarem à operação em campos produtores, passando, nesse caso, a ser monitorados.

O cronograma de execução terá duração até 31 de dezembro de 2030 e será organizado em ciclos anuais e semestrais, priorizando os poços classificados com maior grau de risco. De acordo com a ANP, a estratégia permitirá concentrar inicialmente as intervenções consideradas mais críticas e acompanhar de forma contínua o andamento das atividades.

Pelo acordo, a Petrobras deverá cumprir metas mínimas de adequação a cada semestre para cada faixa de risco e apresentar relatórios periódicos à agência com informações sobre os serviços executados, intervenções programadas, resultados de monitoramento e inspeções, além da situação do licenciamento ambiental relacionado às operações.

Ainda conforme a ANP, qualquer alteração no cronograma dependerá de justificativa técnica e de autorização expressa da agência. O descumprimento das metas estabelecidas ou das demais obrigações previstas poderão resultar na aplicação das penalidades definidas no próprio termo.

Além das medidas operacionais, o acordo prevê o pagamento de R\$ 300 milhões pela Petrobras como compensação pela flexibilização do prazo regulamentar. Desse montante, R\$ 105 milhões deverão ser recolhidos até 30 dias após a assinatura definitiva do documento. Os R\$ 195 milhões restantes serão quitados em 48 parcelas mensais, corrigidas pela taxa Selic.

O termo também estabelece uma série de compromissos técnicos voltados ao fortalecimento da capacidade regulatória da ANP. Entre eles está a entrega, pela Petrobras, de cópias dos resultados de análises geoquímicas realizadas em amostras de petróleo provenientes de campos operados pela companhia desde 1974, além do compartilhamento de informações relacionadas à experiência acumulada pela empresa na investigação de vazamentos de óleo.

Outro compromisso prevê que a ANP tenha acesso, durante 20 anos, a um banco de dados internacional privado com resultados de análises de petróleo, rochas e águas de formação provenientes de diferentes bacias sedimentares. Segundo a agência, esse conjunto de informações permitirá ampliar a capacidade de identificar a origem do petróleo em casos de derramamento, reforçando as ações de fiscalização e de resposta a incidentes ambientais.

Adesão ao MAP

O acordo também determina a adesão da Petrobras ao MAP (Mutual Assistance Principles), mecanismo de cooperação coordenado pelo IBP (Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás). Conforme a ANP, o sistema possibilita a mobilização de especialistas, equipamentos e recursos entre empresas do setor para atuação em situações de emergência, incluindo eventos de perda de controle de poços.

A estatal ainda assumiu o compromisso de disponibilizar, nas condições previstas no termo, ferramentas necessárias para intervenções em poços cuja operação tenha sido transferida para outras empresas.

De acordo com a agência reguladora, a construção da solução ocorreu no âmbito da CCAF (Câmara de Mediação e de Conciliação da Administração Pública Federal), vinculada à AGU. As negociações começaram em junho de 2021, após tentativas de composição direta entre a Petrobras e a ANP, e a participação formal da agência no procedimento foi oficializada em agosto do mesmo ano.

As tratativas envolveram equipes técnicas e jurídicas das três instituições e se estenderam por aproximadamente cinco anos. Segundo a ANP, até março de 2024 haviam sido realizadas cerca de 27 reuniões, e o consenso sobre os principais pontos do acordo foi alcançado em fevereiro daquele ano, seguido das etapas de consolidação do texto e das aprovações técnicas, jurídicas e institucionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

PETRÓLEO E GÁS – COM TENSÃO NO IRÃ, GOVERNO DEVE ADIAR FIM DA SUBVENÇÃO À GASOLINA

O preço do petróleo caminhava para níveis próximos de antes da guerra, mas voltou a subir com a nova escalada do conflito no Oriente Médio

Do Estadão Conteúdo



O novo cenário internacional deve mudar os planos do ministro da Fazenda, Dario Durigan, que anunciou o fim da subvenção para esta semana

Com a volta das ofensivas entre Estados Unidos e Irã, o governo Lula deve esperar mais um pouco para reavaliar o fim do subsídio da gasolina previsto para esta semana ou para retirar totalmente o subsídio do diesel, segundo essas próximas ao tema. Ao contrário, se a commodity voltar a patamares mais elevados, como ocorreu em abril, a subvenção ao diesel pode ser ajustada novamente.

Na semana passada, o ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse que a subvenção dada pelo governo para conter a alta da gasolina, de R\$ 0,44 por litro, seria revertida nesta semana. O preço do petróleo caminhava para níveis de antes da guerra, próximo a US\$ 60 o barril, mas voltou a subir com a nova escalada do conflito no Oriente Médio para perto dos US\$ 80 o barril.

O governo reduziu a subvenção ao diesel e ainda não havia alterado o subsídio à gasolina. A Petrobras - uma das poucas empresas que participam do programa de subvenção - já recebeu R\$ 4,7 bilhões para vender diesel no mercado interno sem a volatilidade de preços do mercado internacional. Por enquanto, de concreto, o governo retirou R\$ 0,35 da subvenção do diesel, mas ainda manteve subsídio de R\$ 1,12.

A expectativa era de que a Petrobras reduzisse o preço da gasolina após a retirada de subvenção do combustível, como fez com o diesel, decisão que também deverá aguardar o rumo que será tomado pela guerra no Oriente Médio, segundo fontes.

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou nesta quarta-feira, 8, que seu governo talvez tome “algumas medidas” contra o Irã que possam fazer o preço do petróleo subir.

“Preços do petróleo podem subir um pouquinho, está tudo bem”, disse o republicano em entrevista à imprensa junto do presidente sírio, Ahmed al-Sharaa, em Ancara. “Sempre que atingimos o Irã, o preço do petróleo sobe”. Mais cedo, o republicano prometeu novos ataques contra Teerã ainda na noite desta quarta.

Questionado sobre o envio de tropas terrestres no Irã, o republicano descartou a ideia, acrescentando que ninguém consegue obter urânio iraniano, exceto os EUA. Também presente na entrevista, o secretário do Tesouro americano, Scott Bessent, afirmou que “talvez o petróleo dos EUA devesse ser negociado com um ágio”.

O Irã disse que fechará o Estreito de Ormuz e atacará “duas vezes mais” alvos inimigos, caso seja atacado pelos Estados Unidos, segundo relatos da mídia iraniana. Uma fonte disse à PressTV que o Irã não voltará atrás nas suas exigências para gerenciar o Estreito de Ormuz e que “fechará completamente” a rota marítima se sofrer qualquer novo ataque.

Crédito

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira, 8, em votação simbólica, a Medida Provisória (MP) 1344/26, que abre R\$ 10 bilhões em crédito extraordinário no Orçamento de 2026 para subsidiar parte do preço do diesel, impactado pela guerra no Oriente Médio. O texto agora será analisado pelo Senado.

Na explicação de motivos, o governo afirma que os recursos do superávit financeiro de 2025 serão usados para pagar a subvenção até 31 de dezembro de 2026. O montante será destinado à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), que faz o pagamento do subsídio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

PETRÓLEO E GÁS - NOVA COMPOSIÇÃO DO COMBUSTÍVEL É INCERTA

Do Estadão Conteúdo

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) adiou a reunião que ocorreria nesta quarta-feira (8), quando poderia ser de terminado o aumento do percentual obrigatório de etanol anidro na composição da gasolina de 30% para 32%.

O Ministério de Minas e Energia informou à Agência Brasil que ainda não há previsão de nova data para a reunião.

De acordo com o governo, a medida poderia tornar o Brasil autossuficiente em gasolina e, com isso, poderia reduzir os efeitos das oscilações de fornecimento e de preço do petróleo no mercado internacional impactados, sobretudo, pela guerra no Oriente Médio.

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a Associação Brasileira Das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores (Abeifa) e o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) enviaram ao Ministério de Minas e Energia um pedido de novos testes sobre os impactos do aumento do etanol misturado à gasolina antes da implementação da medida, com o consequente adiamento da medida.

Técnicos da área apontam que automóveis mais antigos, fabricados há 20 ou 30 anos, e modelos importados desenvolvidos para operar com percentuais menores de etanol podem ser afetados pela mudança. Por isso, a defesa de realização de testes complementares como garantia para o consumidor final.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

FINANÇAS - FMI ELEVA PROJEÇÃO PARA PIB DO BRASIL, MAS PREVÊ DESACELERAÇÃO

Para 2026, a previsão saltou de 1,9% para 2,4%. Em 2027, o ritmo de crescimento perderá força, segundo a estimativa

Da Agência Brasil

As novas projeções do FMI são mais otimistas do que as do mercado financeiro, do Ministério da Fazenda e do Banco Central do Brasil



O Fundo Monetário Internacional (FMI) elevou as projeções de crescimento da economia brasileira para 2026 e 2027, mas avalia que o ritmo de expansão perderá força no próximo ano. A atualização consta do relatório Perspectiva Econômica Global, divulgado nesta quarta-feira (8).

A estimativa para o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro passou de



1,9% para 2,4% em 2026. Para 2027, a previsão subiu de 2% para 2,2%.

Apesar da projeção maior para 2027, o crescimento permanece abaixo da expectativa para este ano, indicando desaceleração da atividade.

Com as novas projeções, as previsões do FMI tornam-se mais otimistas do que as do mercado financeiro (1,99%, em 2026, e 1,69%, em 2027), do Ministério da Fazenda (2,3% em 2026) e do Banco Central (2% em 2026).

O FMI também elevou a previsão para a América Latina e o Caribe, que deve crescer 2,4% em 2026 e 2,7% em 2027. Para as economias emergentes e em desenvolvimento, grupo do qual o Brasil faz parte, a expectativa é de crescimento de 3,8% neste ano e 4,5% no próximo.

Segundo o Fundo, as diferenças entre os países refletem fatores como dependência de commodities (bens primários com cotação internacional), integração às cadeias globais de tecnologia, condições financeiras e exposição ao turismo e ao comércio internacional.

Outros países

Entre as principais economias, o FMI manteve a projeção de crescimento dos Estados Unidos em 2,3%, para 2026, e elevou a estimativa para 2027 para 2,2%.

Na zona do euro, a previsão para 2026 caiu de 1,1% para 0,9%, enquanto a expectativa para 2027 permaneceu em 1,2%.

A China teve revisão positiva, com crescimento estimado em 4,6% em 2026 e 4,1% em 2027. Já a Índia teve leve redução na projeção deste ano, para 6,4%, mas alta na estimativa para 2027, para 6,7%.

Economia global

Para a economia mundial, o FMI reduziu a previsão de crescimento de 2026, de 3,1% para 3%. Em 2027, a expectativa passou para 3,4%, ainda abaixo da média registrada em 2024 e 2025.

O Fundo avalia que a economia global mostrou resiliência diante da guerra no Oriente Médio, mas alerta para riscos ligados à continuidade do conflito, à fragmentação do comércio internacional e às incertezas sobre o avanço da inteligência artificial.

Apesar da resistência da economia global, o relatório destaca que o conflito entre Irã e Estados Unidos terá impacto sobre a inflação global, cujas projeções para 2026 foram elevadas em 0,3 ponto percentual, para 4,7%. Em 2027, a inflação global deve recuar para 3,9%.

Segundo o FMI, os preços da energia permanecem cerca de 25% acima dos níveis observados antes do início da guerra, enquanto o comércio mundial deve desacelerar de 5% em 2025, para 3,5% em 2026, antes de voltar a crescer 4,3% no ano seguinte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

FINANÇAS – DÓLAR RECUA 0,09%, BOLSA CAIU 0,79%

A quarta-feira foi marcada pela escalada das tensões entre Estados Unidos e Irã. Mercado reage à ata do Fed

Da Agência Brasil

O dólar fechou em leve queda frente ao real, enquanto a bolsa caiu quase 1% e o petróleo avançou mais de 5% nesta quarta- feira (8), num dia marcado pela escalada das tensões entre Estados Unidos e Irã. A alta do petróleo ajudou a limitar as perdas da moeda brasileira, mas o ambiente de maior aversão ao risco pressionou a Bolsa.

Após alternar entre altas e baixas pela manhã, o dólar perdeu força ao longo da sessão e encerrou o dia cotado a R\$ 5,148, em queda de 0,09%. A moeda abriu na máxima do dia, a R\$ 5,184, caiu para R\$ 5,137 por volta das 10h10 e oscilou entre R\$ 5,14 e R\$ 5,16 ao longo da quarta-feira.

O movimento ocorreu apesar do fortalecimento do dólar diante de outras moedas emergentes. O real voltou a apresentar desempenho relativamente melhor, favorecido pela valorização do petróleo, já que o Brasil é exportador líquido da commodity (bem primário no mercado internacional). A alta dos preços melhora a perspectiva para as contas externas do país e ajuda a reduzir a pressão sobre o câmbio.

O Ibovespa caiu 0,79% e encerrou o pregão aos 170.653 pontos, pressionado pelo aumento da aversão ao risco nos mercados internacionais. A escalada das tensões no Oriente Médio e a perspectiva de juros elevados por mais tempo nos Estados Unidos reduziram o apetite por ativos de maior risco.

As ações da Petrobras, as mais negociadas na bolsa, encontraram suporte na valorização do petróleo, mas o desempenho não foi suficiente para impedir a queda do principal índice da B3.

Os contratos internacionais de petróleo fecharam em forte alta, atingindo os maiores níveis desde 22 de junho. O Brent, referência global, avançou 5,20%, para US\$ 78,02 o barril. O do tipo WTI, do Texas, subiu 4,37%, para US\$ 73,52 o barril.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

JUSTIÇA - PF FAZ BUSCA NA RESIDÊNCIA DE JAIR BOLSONARO ATRÁS DE ARMAS

Defesa do ex-presidente diz que nada foi encontrado. Alexandre de Moraes determinou diligência após inconsistência sobre paradeiro de uma espingarda

Do Estadão Conteúdo



Condenado no âmbito da trama golpista, Jair Bolsonaro cumpre pena em regime domiciliar e não pode ter armas em sua residência

A Polícia Federal (PF) cumpriu na manhã desta quarta-feira, 8, um mandado de busca e apreensão na residência do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) para procurar armas e munições. A ação foi determinada pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes.

A diligência ocorreu após Bolsonaro ter entregado as oito armas registradas em seu nome, depois de uma delas ter sido apreendida em uma blitz no Distrito Federal, em junho, fato que levou o Exército a encaminhar todo o arsenal do ex-presidente à Polícia Federal por ordem de Moraes.

Para verificar se havia ainda outras armas na residência, o ministro do STF determinou essa busca e apreensão.

A informação foi divulgada pela defesa do ex-presidente após o cumprimento do mandado. Um dos advogados, João Henrique Freitas, afirmou que nada foi encontrado nem apreendido na ação.

“O mandado buscava armas, munições, acessórios e documentos de registro. A defesa já havia informado previamente o paradeiro de todas as armas. É lamentável que um ex-presidente da República ainda seja submetido a esse tipo de ação”, afirmou.

Na segunda-feira, 6, o Exército informou que entregou à Polícia Federal seis das oito armas registradas em nome do ex-presidente em ofício assinado pelo comandante do Batalhão de Polícia do

Exército de Brasília, tenente-coronel Caio de Vargas Lisboa, a corporação afirmou que duas das armas listadas não estavam sob sua custódia: uma pistola Glock calibre nove milímetros e uma espingarda calibre 12 da fabricante Maestro Arms Company.

Após a manifestação do Exército, a defesa de Bolsonaro se pronunciou sobre o paradeiro dos dois equipamentos. Segundo os advogados, a pistola é a mesma apreendida durante uma blitz em posse de militar que atua na segurança de Bolsonaro e se encontra acautelada pela Polícia Civil do Distrito Federal. Já a espingarda, afirmam, foi dada de presente a Bolsonaro, mas nunca chegou a ser retirada e permanece sob a guarda de uma empresa importadora de artigos bélicos em Caxias do Sul (RS).

Versão inconsistente

Na decisão de cinco páginas que autorizou a busca e apreensão, Moraes afirmou que a versão da defesa sobre o paradeiro da espingarda “evidencia inconsistência das informações prestadas” e que ela “diverge dos dados constantes dos registros existentes”.

O ministro anotou que não foi apresentada “documentação idônea capaz de comprovar a efetiva localização do armamento, a identidade do suposto depositário ou a regularidade da alegada custódia”.

Surpresa

O senador e pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL-RJ) afirmou que a busca e apreensão foi constrangedora. “Foi uma busca muito minuciosa. Tiveram que tirar a Laurinha do quarto dela para poder fazer também a busca e procurar alguma arma. Eles foram procurar alguma arma que não tivesse sido informada nos autos ... E por óbvio, não tinha absolutamente nada de errado”, disse, referindo-se à Laurinha, filha de Jair e Michelle Bolsonaro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

JUSTIÇA - DPU PEDE REDUÇÃO DA PENA DE EDUARDO

Ex-deputado foi condenado a quatro anos e dois meses de prisão por coação no curso do processo **Do Estádio Conteúdo**

A Defensoria Pública da União (DPU) pediu ao Supremo Tribunal Federal (STF) que reduza a pena aplicada ao ex-deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP). Ele foi condenado a quatro anos e dois meses de prisão pelo crime de coação no curso do processo.

O pedido foi apresentado nesta terça-feira, 7, por meio do recurso de embargos de declaração, usado para pedir esclarecimentos a um juiz ou tribunal sobre eventuais contradições, omissões ou obscuridades em uma decisão judicial. A Defensoria Pública alega que a Corte incorreu em contradição e omissão ao utilizar declarações do ex-parlamentar como confissão para fundamentar a condenação, mas não usar a confissão como um fator atenuante na fixação da pena.

“Tendo em vista esse reconhecimento e a efetiva utilização da confissão para fundamentar a condenação, do ponto de vista exclusivamente jurídico, não há motivo para que a dosimetria da pena seja construída de modo a resultar uma pena privativa de liberdade superior a 4 (quatro) anos”, afirma.

A Defensoria cita os votos dos ministros Alexandre de Moraes, Cristiano Zanin, Cármen Lúcia e Flávio Dino para sustentar que a confissão apontada pelo colegiado foi considerada relevante para o julgamento.

O recurso também argumenta que o Código Penal, além da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e do próprio STF, preveem a confissão como circunstância atenuante. No pedido, a DPU solicita que a Primeira Turma reconheça a contradição e omissão apontadas, sem argumentar que a defesa “busca apenas a rediscussão do mérito”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

JUSTIÇA - OPINIÃO - DIREITO – O INCIDENTE DA BAÍA DE VITÓRIA E A REGULAÇÃO DE AVARIAS NO DIREITO MARÍTIMO



LUANA D'ANTONIO SILVA

Advogada associada do escritório
Cristina Wadner e Advogadas Associadas
e pós-graduanda em Direito Empresarial
opinioao@portalbenews.com.br

O recente incidente registrado na Baía de Vitória (ES), envolvendo falha técnica em embarcação de apoio offshore, perda de controle e colisão contra navio atracado durante manobra portuária, não deve ser lido apenas como mais uma ocorrência operacional. Embora não tenha havido vítimas, o episódio tem força simbólica: em águas restritas, de tráfego intenso e operações cada vez mais complexas, a fronteira entre contingência técnica, gestão de risco e responsabilidade jurídica é estreita.

No Direito Marítimo, eventos dessa natureza raramente se encerram na constatação física do dano. Eles inauguram uma cadeia de apuração que combina técnica naval, responsabilidade administrativa, análise contratual, seguros, garantias financeiras e, em determinados casos, regulação de avarias. A navegação comercial e de apoio offshore opera sob um regime jurídico que reconhece a existência de falhas operacionais e riscos inerentes à atividade, sem transformar automaticamente todo acidente em ilícito. Mas reconhecer o risco não significa naturalizar a insegurança.

O primeiro enquadramento jurídico a considerar é o da abalroação. A colisão entre embarcações é apurada no âmbito da Autoridade Marítima por meio de Inquérito sobre Acidentes e Fatos da Navegação, cujo julgamento compete ao Tribunal Marítimo, voltado à determinação das causas e de eventuais responsabilidades técnicas e administrativas. Esse procedimento não impede a discussão judicial de responsabilidade civil pelos danos, mas fornece base relevante para a compreensão do nexo causal, da conduta dos envolvidos e das circunstâncias da manobra.

Paralelamente, ganha relevância a distinção entre avaria particular e avaria grossa, prevista no art. 763 do Código Comercial. A avaria particular permanece vinculada ao dano individual, suportado pelo proprietário do bem atingido, com eventual direito de regresso contra o causador. A avaria grossa, por sua vez, tem lógica coletiva: surge quando há sacrifício ou despesa extraordinária, realizada de forma intencional e razoável, para preservar de um perigo comum os interesses envolvidos em uma mesma aventura marítima.

É por isso que despesas emergenciais de socorro, assistência, rebocagem ou medidas excepcionais de segurança podem, em tese, assumir natureza de avaria grossa. O enquadramento, porém, jamais deve ser automático. Em acidentes portuários entre duas embarcações, especialmente quando uma delas está atracada e não integra a mesma expedição marítima, pode faltar exatamente o elemento que justifica o rateio: a existência de perigo comum e de benefício comum entre os interesses chamados a contribuir.

A meu ver, esse é o ponto mais sensível do debate. O Brasil exige respostas sofisticadas de uma atividade altamente internacionalizada, mas ainda convive com um regime material de avarias ancorado em categorias do Código Comercial de 1850. O Código de Processo Civil de 2015 avançou ao disciplinar o procedimento de regulação da avaria grossa, com nomeação de regulador e possibilidade de homologação judicial do regulamento.

Ainda assim, procedimento não substitui clareza substantiva. Quando a operação marítima é global, a incerteza jurídica local rapidamente se transforma em custo logístico, prêmio de seguro, retenção de carga e litigiosidade.

Também é preciso precisão técnica ao criticar a falta de uniformização internacional. As Regras de York-Antuérpia não são, propriamente, um tratado internacional a ser assinado pelo Brasil; são regras privadas de padronização, usualmente incorporadas a conhecimentos de embarque, contratos de afretamento e instrumentos de transporte. Sua relevância está justamente em oferecer uma linguagem

comum para a avaria grossa. O problema brasileiro, portanto, não é apenas a ausência de uma “assinatura”, mas a falta de harmonização legislativa moderna capaz de definir, com maior previsibilidade, como esses padrões contratuais dialogam com o direito interno.

Esse ponto fica evidente na Regra D das Regras de York-Antuérpia, segundo a qual o direito à contribuição em avaria grossa não é afetado pelo fato de o evento que originou o sacrifício ou a despesa decorrer de culpa de uma das partes, sem prejuízo das ações e defesas cabíveis contra o responsável. No plano brasileiro, contudo, a análise da causa antecedente e da culpa não pode ser afastada com o mesmo automatismo. A aplicação da avaria grossa precisa ser compatibilizada com o sistema interno, sob pena de se transformar um mecanismo de solidarização excepcional de riscos em indevida socialização de custos causados por conduta imputável a um dos interessados.

Na prática, instrumentos como garantias financeiras internacionais, cartas de garantia de seguradoras e estruturas de P&I Clubs são essenciais para permitir a liberação de embarcações e cargas antes do encerramento definitivo da regulação do sinistro. Essa engenharia contratual evita a paralisação da cadeia logística e preserva a continuidade das operações portuárias. Mas ela não elimina a necessidade de um marco jurídico mais claro, capaz de reduzir disputas sobre a própria natureza da despesa e sobre quem deve suportá-la.

O incidente na Baía de Vitória, portanto, vai além da colisão em si. Ele expõe a maturidade técnica exigida das operações portuárias brasileiras e, ao mesmo tempo, a urgência de atualização do Direito Marítimo nacional. Portos não operam no ritmo do século XIX, e acidentes contemporâneos não aguardam a lenta sedimentação jurisprudencial para produzir efeitos econômicos. Um sistema jurídico eficiente deve transformar o imprevisto em responsabilidade apurada, custo organizado e continuidade operacional. Sem harmonização, cada ocorrência relevante corre o risco de se tornar não apenas um acidente de navegação, mas também um gargalo jurídico para o comércio marítimo.

Luana D'Antonio Silva e outros profissionais do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

INTERNACIONAL - TENSÃO CRESCE NO IRÃ E TRUMP DIZ NÃO TER CERTEZA SE QUER ACORDO

Desde a noite de terça-feira, forças militares dos dois países trocam ataques. Iranianos relataram ter sofrido oito baixas

Da Agência Brasil



O Irã acusa os Estados Unidos de violarem um recente memorando de entendimento entre os dois países com os novos ataques

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, manteve o tom elevado contra o Irã nesta quarta-feira, 8, e afirmou que não tem certeza se deseja firmar um acordo com os líderes iranianos, defendendo que é preciso “terminar o trabalho” iniciado.

A declaração foi dada após uma troca de ataques entre o Irã e os Estados Unidos entre a noite da terça-feira, 7, e a manhã desta quarta. Trump

chegou a declarar o fim do cessar-fogo em vigor desde o mês passado.

“Nunca veremos o Irã ter uma arma nuclear”, disse. Apesar da retórica, Trump afirmou que não acredita em uma retomada da guerra com Teerã e avaliou que, caso haja novos desdobramentos, “tudo acontecerá muito rapidamente”.

Os últimos ataques dos Estados Unidos ao sul do Irã mataram oito militares, informou a televisão estatal iraniana nesta quarta-feira, 8. “Na sequência da agressão criminosa perpetrada nesta manhã pelo exército terrorista dos EUA contra áreas no sul do Irã, oito corajosos membros das forças aéreas e navais das Forças Armadas da República Islâmica do Irã em Bandar Abbas (sul) e Bushehr (sudoeste) faleceram como mártires”, informou a televisão estatal, citando um comunicado das Forças Armadas.

Pouco antes deste anúncio no Irã, um oficial militar dos EUA informou que a mais recente onda de ataques iranianos contra instalações americanas não causou vítimas nem danos. “Todos os mísseis e drones disparados pelo Irã foram interceptados ou não causaram danos significativos”, disse o oficial à AFP sob condição de anonimato.

O porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã, Esmail Baghaei, acusou os Estados Unidos de violarem um recente memorando de entendimento entre os dois países, afirmando que Washington havia contestado o papel do Irã na gestão da passagem de navios pelo Estreito de Ormuz.

Em uma postagem no X, Baghaei disse que o acordo nunca se baseou na confiança, mas em uma estrutura de “compromisso por compromisso”, pois o Irã não havia visto nenhum sinal de boa-fé por parte do outro lado.

Baghaei afirmou que os Estados Unidos violaram o quinto parágrafo do memorando, que, segundo Teerã, reafirma o direito exclusivo do Irã de determinar as disposições para o tráfego seguro de embarcações pelo estreito. Ele acusou Washington de minar o acordo por meio de ações unilaterais e “atos de agressão” contra o Irã, e disse que o Irã continuaria a defender seus interesses nacionais e sua soberania.

Petróleo

Durante coletiva de imprensa na cúpula da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), ao comentar o mercado de energia, Trump afirmou que os EUA vivem atualmente um excesso de oferta de petróleo e previu queda dos preços.

“Temos um excesso de petróleo neste momento. Isso terminará muito rapidamente, e o petróleo cairá”, declarou. Segundo ele, o governo tornará as condições para o setor “mais seguras”, acrescentando que “o petróleo será muito mais livre, muito mais fácil e muito mais rápido”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/07/2026

INTERNACIONAL - IRANIANOS AMEAÇAM FECHAR ORMUZ DE NOVO

Da Agência Brasil

O Irã disse que fechará o Estreito de Ormuz e atacará “duas vezes mais” alvos inimigos, caso seja atacado pelos Estados Unidos, segundo relatos da mídia iraniana. Uma autoridade persa também falou em vingar a morte do ex-líder supremo, o aiatolá Ali Khamenei, diante da retomada do conflito no Oriente Médio.

Uma fonte disse à Press TV que o Irã não voltará atrás nas suas exigências para gerenciar o Estreito de Ormuz e que “fechará completamente” a rota marítima se sofrer qualquer novo ataque. “Estamos prontos para lutar pelo controle de Ormuz”, afirmou a fonte. “O Irã atingirá seus alvos inimigos pelo menos o dobro do número de alvos atingidos em território iraniano”.

Os EUA dizem que os bombardeios visam degradar justamente a capacidade do Irã de ameaçar a navegação no Estreito de Ormuz.

Segundo a PressTV, a eventual reabertura de Ormuz terá que acontecer de acordo com os arranjos definidos pelo memorando de entendimento de Islamabad.

Já Aliakbar Velayati, ex-ministro das Relações Exteriores do Irã, afirmou que o país deveria buscar a vingança pela morte de Ali Khamenei. “O Eixo da Resistência não ficará em silêncio diante da humilhação e da aventura. Com a exigência do sangue do líder mártir para a purificação da região, estamos com o dedo no gatilho”, disse, acrescentando que o Oriente Médio não é local para “apostas políticas de nações pequenas”.

As declarações iranianas ocorrem na esteira de ataques dos EUA no Estreito de Ormuz e comentários do presidente Donald Trump, que indicam inclinação para escalada na região. Mais cedo, o republicano ameaçou ampliar a ofensiva e que um eventual ataque contra Teerã nesta noite pode ser “um dos grandes”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/07/2026

INTERNACIONAL - TRUMP CRITICA OTAN POR RESISTIR À PRESSÃO SOBRE A GROENLÂNDIA

Presidente dos EUA voltou a falar em assumir o controle do território e também reclamou de falta de apoio dos aliados na guerra contra o Irã

Do Estadão Conteúdo



Donald Trump também classificou a Espanha como “um parceiro terrível na Otan” e voltou a ameaçar cortar relações comerciais

O presidente dos EUA, Donald Trump, criticou nesta quarta-feira, 8, parceiros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) durante uma cúpula na Turquia, afirmando estar insatisfeito com a aliança por resistir à sua pressão para que Washington assuma o controle da Groenlândia e por não apoiar a ofensiva americana no Irã.

Os membros europeus da Otan, além do Canadá, têm se mobilizado para atender às metas mais altas de gastos com defesa defendidas por Trump, enquanto os EUA reduzem o número de tropas na Europa e cobram que o continente assuma mais responsabilidade por sua própria segurança.

Ao chegar ao encontro dos 32 líderes da Otan, Trump reacendeu uma antiga controvérsia ao insistir novamente que os EUA deveriam controlar a Groenlândia, território semiautônomo dinamarquês. Ele também atacou países europeus que se recusaram a participar da campanha no Irã, classificou a Espanha como “um parceiro terrível na Otan” e voltou a ameaçar cortar relações comerciais.

Antes da cúpula, Trump afirmou que a Groenlândia “é muito importante” para os EUA, mas não para a Dinamarca. “Nós precisamos dela para proteger o mundo, não apenas os EUA”, disse.

A primeira-ministra dinamarquesa, Mette Frederiksen, respondeu que o país está “pronto para defender cada centímetro da Otan, inclusive o nosso próprio território” em caso de ataque e que contaria com os aliados para honrarem o compromisso de defesa mútua. “Esperamos que todos, inclusive todos os aliados, respeitem o direito do povo da Groenlândia à autodeterminação”, afirmou Frederiksen. “A Groenlândia, é claro, não está à venda”.

As críticas de Trump já haviam, em outras ocasiões, aproximado países europeus em meio às guerras na Ucrânia e no Irã, ao aumento do déficit comercial com a China e a ameaças da Rússia. Ainda assim, essa unidade pode voltar a ser testada durante a cúpula.

Otan sob risco

O interesse renovado de Trump na Groenlândia pode colocar em risco o futuro da Otan, fundada em 1949 para enfrentar a ameaça à segurança europeia representada pela União Soviética durante a Guerra Fria. A aliança, tradicionalmente, se dedica a ameaças externas - não a tensões internas.

O secretário-geral da Otan, Mark Rutte, tentou conter o mal-estar ao citar os recentes aumentos nos gastos de defesa de países aliados. "Eu diria que, sem você nesta cadeira, isso não teria acontecido", disse Rutte a Trump durante um encontro pela manhã. "Aproveite a vitória. Ela está aí."

Antes da cúpula, Rutte também elogiou Trump pela série de ataques americanos ao Irã durante a noite, depois que Teerã atacou três navios mercantes no Estreito de Ormuz. "Acho que o que você fez ontem à noite foi absolutamente necessário", afirmou Rutte. "Foi uma resposta muito forte, e estou com você nisso."

Os ataques dos EUA, assim como a revogação de uma licença que permitia ao Irã vender petróleo nos mercados globais, evidenciaram a fragilidade do acordo provisório para encerrar meses de combates. Sobre o entendimento, Trump afirmou: "Para mim, acho que acabou" - embora tenha acrescentado que permitirá a continuidade das conversas. "É simplesmente uma perda de tempo lidar com eles", disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026

INTERNACIONAL - RUTTE DEFENDE PRESENÇA MILITAR NO ÁRTICO

Do Estadão Conteúdo

O secretário-geral da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), Mark Rutte, afirmou nesta quarta-feira, 8, que a aliança militar está mais forte com a presença do presidente americano Donald Trump, concordando com o pedido do republicano no ano passado de aumentar os gastos de defesa dos países-membros.

"Concordei que precisávamos fazer mais", disse Rutte, em coletiva de imprensa à margem da cúpula em Ancara. Ele comentou que Trump está comprometido com aliados, mas ponderou que os países também precisam de tempo para aumentar seus gastos com defesa.

Segundo Rutte, há risco no Ártico para intervenção da Rússia e da China, sendo importante a presença da Otan na região. O secretário-geral, contudo, disse não poder comentar as conversas trilaterais envolvendo os EUA, a Groenlândia e a Dinamarca.

Sobre o recrudescimento da guerra entre Washington e Teerã, ele reiterou que é clara a postura da Otan de que o Irã não pode ter uma arma nuclear, mas evitou comentar sobre uma possível intervenção da aliança no conflito. "Trump está tentando acabar com guerra da Ucrânia", acrescentou ao mencionar que o presidente russo, Vladimir Putin, está em dificuldades em meio às pressões econômicas e perdas militares.

A aliança destacou o aumento de US\$ 139 bilhões em investimentos pelos países-membros. Rutte também confirmou que a próxima cúpula da Otan ocorrerá no próximo ano na Albânia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/07/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO É MANTIDO EM 12%, APÓS ESCALADA DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO

Por Luciana Casemiro



Petróleo em alta. — Foto: Tim Rue/Bloomberg

O Comitê-Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex/Camex) decidiu manter em 12% o imposto de exportação sobre petróleo nesta quinta-feira. A medida provisória que aumentava a tarifa, editada em março, estava prestes a perder a validade, mas com a decisão de hoje do Gecex, permite a manutenção por mais 60 dias. A decisão abre a possibilidade de reavaliação em 30 dias a manutenção ou alteração através de uma medida interna do Ministério da Fazenda.

O que vinha sendo falado, antes da retomada dos ataques entre Estados Unidos e Irã, era a redução da tarifa de exportação para 6%. No entanto, a subida da cotação do petróleo para a casa dos US\$ 80 adiou a medida.

Nesse cenário, o governo decidiu também postergar a retirada dos subsídios aos combustíveis iniciada na última semana, com o diesel. O ministro da Fazenda, Dario Durigan, entrevista à Rádio Gaúcha informou que adiaria a decisão para a subvenção à gasolina na próxima semana.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/07/2026

QUAL É A CHANCE DE O BRASIL ESCAPAR DAS NOVAS TARIFAS DE TRUMP? EX-DIRETOR DA OMC QUE ARTICULA NOS EUA RESPONDE

Roberto Azevêdo diz que decisão sobre tarifas vai depender mais da pressão de empresas dos EUA do que da negociação entre governos

Por Roberto Malfacini Jr. — Rio



Roberto Azevêdo, ex-diretor da OMC — Foto: Vanessa Carvalho/Valor

A decisão do governo americano de aplicar ou não tarifas adicionais ao Brasil com base na investigação da Seção 301, prevista para o próximo dia 15, dependerá mais da interlocução com o setor empresarial americano do que de negociações entre governos. Essa é a avaliação do embaixador e ex-diretor-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC), Roberto Azevêdo.

O diplomata afirma que o foco das empresas brasileiras tem sido ampliar a lista de produtos incluídos entre as exceções às novas tarifas. Azevêdo participou das audiências públicas do Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR), representando a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e a Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Embora os EUA tenham perdido espaço nas exportações brasileiras, com 9,4% das vendas externas do país, o menor patamar já registrado, Azevêdo afirma que isso não parece preocupar o empresariado americano.

Como o senhor avalia as audiências públicas do USTR?

O procedimento faz parte do rito da investigação da 301, no entanto, notei que, desta vez, houve uma preocupação do USTR em ter uma conversa mais técnica, ao contrário do ano passado, quando as perguntas eram mais genéricas e pouco focadas. Muitos depoentes focaram em pedir a inclusão de seus produtos na lista de exceções.

“Eu discordo que seja uma questão de orientação política contra o Brasil. O que existe é uma decisão de política industrial do governo americano”

Há esperança de que os argumentos técnicos sejam ouvidos e produtos sejam incluídos na lista de exceção, especialmente nos casos em que empresas ou entidades americanas também se posicionaram contra a tarifa adicional.

Qual a importância de grupos e empresas americanas apoiarem o pleito das empresas brasileiras?

A importância é total. Toda a lista de exceção montada até agora foi baseada em pedidos de empresas americanas, ou porque o governo americano percebeu que estava “dando um tiro no pé”, aumentando custos para o consumidor sem alternativas de fornecimento (como nos casos do café e suco de laranja).

Nenhuma exceção concedida até hoje resultou de negociações diretas entre governos; todas vieram de pedidos de entidades e empresas americanas.



Roberto Azevêdo, ex-diretor da OMC, diplomata afirma que o foco das empresas brasileiras tem sido ampliar a lista de produtos incluídos entre as exceções às novas tarifas de Trump — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

O governo brasileiro afirma que a decisão final tende a ser mais política do que técnica. O senhor compartilha dessa avaliação?

Eu discordo que seja uma questão de orientação política contra o Brasil. O que existe é uma decisão de política industrial do governo americano. Essa medida atinge 86 países, então não é algo direcionado especificamente ao Brasil ou à orientação política dos países afetados.

Os EUA decidiram usar tarifas para atingir dois objetivos: trazer plantas produtivas para dentro do território americano para criar empregos e aumentar a arrecadação.

O que pode ocorrer, como já aconteceu antes, é que questões políticas, como na época da prisão do ex-presidente Bolsonaro, levem a tarifas mais altas para o Brasil em comparação a outros países.

Uma pesquisa da Câmara Americana de Comércio para o Brasil (Amcham) mostrou que a participação dos EUA nas exportações brasileiras caiu ao menor nível histórico. Esse movimento preocupa o governo e o empresariado americanos?

O movimento de empresas brasileiras e de outros países é de mitigação de risco através da diversificação de mercados, para não depender de um só. Isso varia de setor para setor, pois algumas empresas dependem quase 100% do mercado americano. Minha percepção é que os americanos não se preocupam muito com isso.

Em conversas que tenho tido, eles resumidamente dizem, em tom jocoso ou superficial, que se a solução é vender para a China, “boa sorte”. A preocupação central deles é reverter a desindustrialização dos EUA.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/07/2026

MINISTRO DA FAZENDA DIZ QUE DECISÃO SOBRE CORTE DO SUBSÍDIO DA GASOLINA FICOU PARA SEMANA QUE VEM: 'GOSTARIA DE RETIRAR'

Governo reavalia medida diante da retomada do conflito do Irã e da volatilidade do mercado de petróleo

Por Bernardo Lima — Brasília



Equipe econômica anunciou retirada gradual das subvenções, mas alta dos preços complica processo
— Foto: Washington Costa/Ministério da Fazenda

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou nesta quinta-feira que a decisão sobre o corte do subsídio da gasolina ficou para semana que vem. Ele acrescentou que analisa o caso com cautela, mas "gostaria" de adotar a medida.

— Ontem (quarta-feira) o valor do petróleo subiu para US\$ 80. Então nós temos que adotar com cautela a

retirada dos subsídios. A gente tirou do diesel, e essa semana iria anunciar a retirada da gasolina. Vou analisar a retirada na próxima semana, porque o preço da gasolina já está com um impacto diferente do que eu estava prevendo. Semana que vem, o que eu gostaria de fazer é retirar o subsídio da gasolina, parcial, ou totalmente, como próximo passo — disse Durigan em entrevista à Rádio Gaúcha.

Como mostrou O GLOBO, o governo estava discutindo adiar a nova rodada de reversão gradual dos subsídios dos combustíveis em meio à retomada do conflito no Irã e da volatilidade no mercado de petróleo. O assunto estava previsto para ser discutido entre esta quarta e quinta-feira.

Com as declarações do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de que o cessar-fogo com o Irã acabou e o aumento da cotação do barril de petróleo, que chegou a subir mais de 8%, voltando ao patamar de US\$ 80 o barril, prevaleceu a decisão de esperar mais uns dias.

No entanto, o preço desacelerou já na quarta-feira, com o Brent fechando em alta de 5,2%, aos US\$ 78,02. Na manhã desta quinta-feira, o petróleo perdeu fôlego em relação à véspera, iniciando o dia em alta moderada, mas desacelerou.

Por volta das 10h (hora de Brasília), o Brent, referência internacional, apresentava queda de 0,46%, sendo negociado a US\$ 77,66 o barril. O WTI (referência americana) com entrega prevista para julho recuava 0,98%, a US\$ 72,80 por barril.

Na semana passada, o governo anunciou o fim do subsídio de R\$ 0,35 por litro de diesel. Na ocasião, sinalizou que a outra subvenção do combustível, de R\$ 1,12, e, principalmente, a medida relativa à gasolina, de R\$ 0,44, deveriam seguir pelo mesmo caminho, com a normalização dos preços do petróleo no mercado internacional. Depois, em entrevistas, o ministro da Fazenda, Dario Durigan, indicou que a retirada da subvenção da gasolina ocorreria já nesta semana.

O argumento da alta volatilidade decorrente das últimas notícias do Oriente Médio também deve ser usada pelo governo nas negociações com o Congresso.

A discussão ganhou um complicador com a declaração do presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), que avisou aos líderes partidários 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.

O PLP foi enviado pelo próprio governo, mas está repleto de emendas para beneficiar o agro e, especialmente, o setor de etanol. Uma das propostas é garantir o cumprimento do diferencial competitivo, previsto na Constituição, entre gasolina e etanol, mas o desenho da emenda estava com custo muito mais alto do que o governo estava disposto a arcar.

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

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/07/2026

EX-PRESIDENTE DO FED BEN BERNANKE PASSA A INTEGRAR O CONSELHO DE SUPERVISÃO DA ANTHROPIC

Ele terá a missão, junto com outros executivos, de garantir que a empresa não desvie do interesse público

Por Bloomberg — São Francisco, Califórnia



Ben Bernanke, ex-presidente do Fed — Foto: Al Drago/Bloomberg

O ex-presidente do Federal Reserve Ben Bernanke foi nomeado integrante do fideicomisso de benefício de longo prazo da Anthropic, um órgão de supervisão criado para garantir que a empresa de inteligência artificial cumpra sua missão de interesse público.

Bernanke, economista e pesquisador sênior da Brookings Institution, presidiu o Federal Reserve durante a crise financeira global de 2008 e a recuperação que se

seguuiu. Antes de assumir esse cargo, dirigiu o Departamento de Economia da Universidade de Princeton e recebeu o Prêmio Nobel de Economia por suas pesquisas sobre a Grande Depressão.

A nomeação ocorre em um momento de crescente preocupação com o impacto social da inteligência artificial, desde sua capacidade de substituir uma ampla gama de empregos administrativos e profissionais até o temor de que os elevados investimentos nessa tecnologia estejam alimentando uma bolha financeira. A Anthropic, uma das startups mais valiosas do mundo, contará agora com Bernanke para assessorá-la nessas questões.

O CEO da empresa, Dario Amodei, prevê que a inteligência artificial poderá substituir, nos próximos anos, até metade dos empregos administrativos e profissionais.

"O potencial da inteligência artificial é enorme, assim como a diversidade de seus possíveis desdobramentos", afirmou Bernanke em comunicado divulgado nesta quinta-feira para anunciar sua nomeação. "A forma como esse potencial se concretizará dependerá, em parte, das instituições que construirmos ao seu redor."

Como integrante do fideicomisso de benefício de longo prazo da Anthropic, Bernanke e os outros três membros do colegiado têm autoridade para nomear a maioria dos integrantes do conselho de administração da empresa, bem como destituir os conselheiros que eles próprios indicarem.

Os membros do fideicomisso não possuem participação financeira na empresa. Sua função é assegurar que a Anthropic, na condição de corporação de benefício público, equilibre os interesses da sociedade com os de seus investidores.

A companhia informou que também se espera que eles aconselhem a alta administração em decisões críticas, incluindo aquelas relacionadas aos riscos e ao impacto social da inteligência artificial.

"A Anthropic criou uma estrutura de governança única para tentar garantir que os benefícios de longo prazo da inteligência artificial para a humanidade superem amplamente seus riscos", afirmou Bernanke.

Os modelos Claude, desenvolvidos pela empresa, vêm apresentando avanços significativos em diversas tarefas profissionais, especialmente em programação. O sucesso de seu agente de codificação elevou a avaliação de mercado da Anthropic para cerca de US\$ 1 trilhão, e a expectativa é que a empresa realize sua oferta pública inicial de ações (IPO) antes do fim deste ano.

A startup de inteligência artificial também enfrenta desafios políticos. No mês passado, a Anthropic retirou temporariamente do mercado seus modelos Mythos e Fable em meio a uma disputa com o governo Trump sobre a segurança cibernética desses produtos. Além disso, trava uma batalha judicial com o Pentágono em torno do uso de seus modelos de inteligência artificial.

"A inteligência artificial poderá ter os efeitos econômicos mais significativos de qualquer tecnologia da história moderna, e a Anthropic tem uma dupla responsabilidade: compreender esses efeitos e agir de acordo com eles", afirmou Daniela Amodei, cofundadora e presidente da empresa, no comunicado.

Ela acrescentou que a experiência de Bernanke "nos ajudará a antecipar e responder melhor à forma como a inteligência artificial avançada afeta a força de trabalho e as economias de todo o mundo".

Bernanke se junta a Neil Buddy Shah, Richard Fontaine e Mariano-Florentino Cuéllar no fideicomisso de benefício de longo prazo. A Anthropic informou que pretende incorporar mais um integrante ao órgão no futuro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/07/2026

VORCARO ENCOMENDOU DOSSIÊ SOBRE PRESIDENTE DO ITAÚ: 'ESTÁ ME CAUSANDO MUITO PROBLEMA'

Por Malu Gaspar, Rafael Moraes Moura e Johanns Eller



O ex-banqueiro Daniel Vorcaro — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Mensagens obtidas pela Polícia Federal (PF) no âmbito das investigações de um esquema de corrupção e fraude bilionária no Banco Master mostram que o executivo Daniel Vorcaro pediu o monitoramento do CEO do Banco Itaú, Milton Maluhy Filho, e de sua esposa, Camila Moretti Maluhy, encomendando um dossiê com "informações confidenciais".

"Estou precisando fazer um levantamento do Milton Maluhy. Está me causando muito problema", escreveu Vorcaro ao publicitário Thiago Miranda, dono da agência que contratou influenciadores para uma operação de "marketing de guerrilha" nas redes sociais em favor do Banco Master e contra a liquidação movida pelo Banco Central (BC). "Deixa comigo", respondeu Miranda.

Em outra conversa, Miranda informa Vorcaro que o material estava pronto, mas que queria veicular as informações "por outro veículo". "Passando o carnaval falamos. Estou com tudo pronto do Milton. Mas quero fazer da mesma forma. Soltar por outro veículo", escreveu o publicitário.

As mensagens são citadas pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça, na decisão que autorizou uma operação de busca e apreensão contra Miranda, acusado pela Polícia Federal de integrar um grupo criminoso que atuava em diferentes frentes para proteger Vorcaro, manipular a opinião pública e violar dados sigilosos de concorrentes do setor.

A decisão não especifica em quais datas as conversas ocorreram. Após a liquidação do Master pelo BC, em novembro de 2025, o CEO do Itaú criticou o impacto das fraudes no Fundo Garantidor de Créditos (FGC) e defendeu mudanças na regulação do setor.

Dossiê

Os investigadores encontraram inclusive um dossiê intitulado "Família Maluhy Relatório sobre Execução Fiscal - Caso Milton Maluhy Filho e Camila Moretti Maluhy".

O arquivo, elaborado com a identidade visual da empresa de Miranda, a Agência Mithi, trazia o alerta de que se tratavam de "informações confidenciais" sobre os Maluhy.

Procurado, o Itaú informou que não vai se manifestar.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/07/2026

EUA DEVEM ANUNCIAR DECISÃO SOBRE TARIFAS AO BRASIL "MUITO EM BREVE", DIZ REPRESENTANTE DE COMÉRCIO

Jamieson Greer afirma que negociações continuam, mas avalia que ainda há "distância considerável" entre os dois países antes do prazo legal de 15 de julho

Por O Globo com agências internacionais



Jamieson Greer, representante de Comércio dos Estados Unidos. — Foto: Graeme Sloan/Bloomberg

O representante de Comércio dos Estados Unidos, Jamieson Greer, afirmou nesta quinta-feira que a decisão final sobre a adoção de tarifas contra as importações brasileiras será tomada "muito em breve". A declaração foi dada em entrevista à Fox Business Network.

Segundo Greer, apesar de as negociações entre os dois países continuarem, ainda há uma "distância considerável" entre as posições de Brasil e Estados

Unidos.

"Tenho conversado com os brasileiros. Temos tentado negociar. Acho que ainda há uma distância considerável entre nós. Por isso, vocês verão uma decisão final sobre o Brasil muito em breve, porque temos um prazo legal até 15 de julho", afirmou Greer à Fox Business Network.

O prazo para as negociações termina na próxima semana, no dia 15, data limite para o presidente americano, Donald Trump, decidir se aplica ou não uma nova tarifa de 25% ao Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/07/2026

BRAÇO DA BLACKROCK ESTRUTURA CONSÓRCIO PARA COMPRAR PORTO SUDESTE COM VALE E GERDAU, DIZ AGÊNCIA

Expectativa é receber propostas vinculantes até o fim do mês. Porto está avaliado em US\$ 5 bilhões

Por Bloomberg — São Paulo



Correias transportadoras do Porto Sudeste do Brasil, no Rio, utilizadas no carregamento de minério de ferro em navios graneleiros — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

O Global Infrastructure Partners — controlado pela BlackRock — e o Stonepeak estão entre os fundos que avaliam fazer propostas para comprar o Porto Sudeste, avaliado em cerca de US\$ 5 bilhões, de propriedade da Trafigura e do Mubadala, segundo pessoas a par do assunto.

O GIP está formando um consórcio com a produtora de minério de ferro Vale e a siderúrgica Gerdau para apresentar uma oferta, disseram as pessoas, que pediram para não serem identificadas ao discutir negociações que não são públicas. A Stonepeak está se unindo à M Resources, empresa de logística sediada em Brisbane, na Austrália, para fazer uma proposta, afirmaram as pessoas.

A expectativa é receber ofertas vinculantes até o final do mês, disseram as pessoas. O I Squared Capital também está entre os interessados, disseram anteriormente pessoas a par do assunto.

Representantes do GIP, Stonepeak, Mubadala, Vale, Gerdau e Trafigura não quiseram comentar. M Resources não respondeu imediatamente aos pedidos de comentário.

Mais fundos de infraestrutura estão entrando na disputa pelo importante porto brasileiro. O Porto Sudeste movimentou um volume recorde de 27,8 milhões de toneladas de minério de ferro em 2025, um aumento em relação aos 21,9 milhões de toneladas do ano anterior. Esse volume continua abaixo de sua capacidade de cerca de 50 milhões de toneladas, de acordo com seu relatório financeiro mais recente.

O porto é um importante hub logístico que oferece às mineradoras brasileiras uma rota para os mercados internacionais, especialmente no Sudeste Asiático. Ele possui capacidade ociosa para aumentar suas exportações de minérios e está conectado por ferrovia ao estado de Minas Gerais, uma das principais regiões produtoras de minério de ferro.

A Trafigura e o Mubadala — braço de investimentos de um fundo soberano de Abu Dhabi — adquiriram uma participação majoritária no porto do Rio de Janeiro em 2014 da MMX Mineração & Metálicos, um dos empreendimentos de mineração do ex-bilionário Eike Batista.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/07/2026

DRAGAGEM ENTRA NA RETA FINAL E MIRA RETOMADA DE NITERÓI NA ROTA DOS GRANDES NAVIOS APÓS DÉCADAS DE CRISE

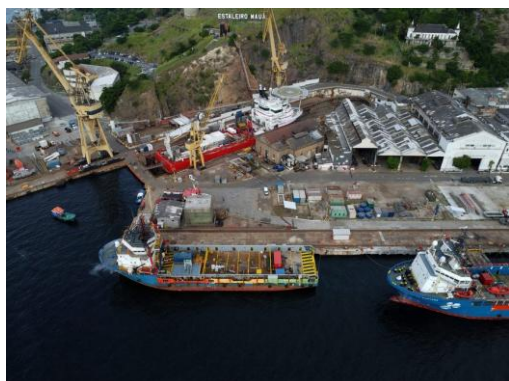
Obra de R\$ 162,6 milhões deve destravar setor naval, impulsionar o porto e abrir caminho para novos investimentos na economia do mar

Por O GLOBO — Rio de Janeiro

Depois de décadas de retração da indústria naval, Niterói se aproxima de um novo capítulo para um dos setores que mais marcaram a economia da cidade. A dragagem do Canal de São Lourenço está na reta final e deve permitir a entrada de embarcações de maior porte, ampliando a capacidade do complexo marítimo e impulsionando atividades ligadas aos estaleiros, ao setor portuário, à pesca e ao mercado de petróleo e gás.

Durante encontro realizado nesta terça-feira (7) com representantes da cadeia naval e offshore, o prefeito Rodrigo Neves anunciou que a Prefeitura já prepara uma nova etapa do projeto. Além da

conclusão da dragagem em andamento, serão realizados estudos técnicos para ampliar ainda mais a navegabilidade do canal, com previsão de licitação da nova fase em 2027.



Vista aérea do Estaleiro Mauá, na Ponta D'Areia — Foto: Custodio Coimbra/25-4-2024

Com investimento de R\$ 162,6 milhões, a obra aumentará a profundidade do Canal de São Lourenço de sete para 11 metros. A mudança permitirá a circulação de navios de maior porte e eliminará uma das principais limitações operacionais enfrentadas pelo setor há anos.

Segundo a Prefeitura, a expectativa é que a melhoria da infraestrutura beneficie toda a cadeia produtiva ligada à economia do mar, incluindo construção e manutenção naval, logística, apoio offshore, pesca e empresas fornecedoras.

Durante o encontro, Rodrigo Neves afirmou que a intervenção faz parte da estratégia para recuperar a vocação marítima da cidade.

— A dragagem do Canal de São Lourenço é uma das estratégias centrais para a retomada econômica de Niterói. Estamos criando as condições para recuperar uma cadeia histórica que envolve a indústria naval, os estaleiros e também a atividade pesqueira, com a reativação do entreposto de pesca e a requalificação do entorno da Ilha da Conceição. É uma transformação que recoloca Niterói em uma posição estratégica na economia do mar — disse o prefeito.

Nova etapa já está em estudo

Além da obra em execução, a Prefeitura informou que o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) realiza estudos técnicos para avaliar uma ampliação da dragagem. O objetivo é identificar novas intervenções capazes de aumentar a capacidade operacional do Canal de São Lourenço. A previsão é que a licitação dessa segunda fase ocorra em 2027.

Retomada após perda de milhares de empregos

A conclusão da dragagem ocorre em um momento em que Niterói busca reconstruir um setor que já foi um dos principais motores da economia local. A região da Ilha da Conceição concentrou, durante décadas, estaleiros, empresas fornecedoras e mão de obra especializada.

Com a crise da indústria naval brasileira e a redução dos investimentos no setor a partir da década de 1990, a cidade perdeu mais de 20 mil postos de trabalho, entre empregos diretos e indiretos.

Para o secretário executivo de Niterói, Felipe Peixoto, o investimento representa uma estratégia para fortalecer a economia do município.

— Estamos investindo recursos da Prefeitura porque a economia do mar é uma estratégia de desenvolvimento para Niterói. A dragagem é fundamental para fortalecer setores como indústria naval, atividade portuária, pesca e apoio offshore, gerando emprego, renda e novas oportunidades — afirmou.

O secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Luiz Paulino Moreira Leite, disse que a obra elimina um dos principais entraves para a retomada do setor.

A Prefeitura de Niterói financiou o Estudo de Impacto Ambiental (EIA/Rima), etapa necessária para o licenciamento ambiental, com investimento de R\$ 772 mil.

O processo envolveu estudos técnicos, audiências públicas e análises sobre a qualidade da água, características do solo, ruídos subaquáticos e impactos sobre a fauna marinha.

Após a conclusão da obra, a atualização das condições oficiais de navegabilidade dependerá da elaboração de uma nova carta náutica pela Marinha.

Representantes do setor produtivo também destacaram o impacto esperado da intervenção. Empresas ligadas à indústria naval, ao porto e ao setor de petróleo e gás afirmaram que a dragagem deve ampliar a competitividade da região, estimular novos investimentos e contribuir para a geração de empregos, além de fortalecer a vocação histórica de Niterói como um dos principais polos da economia do mar no estado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/07/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

VALE NEGA IRREGULARIDADE EM RENÚNCIA DE PRESIDENTE DO CONSELHO, APÓS PROCESSO ABERTO PELA CVM

Executivo, que deixou o cargo na segunda-feira, 6, fechou acordo financeiro com a empresa após saída; segundo a mineradora, acerto foi fechado por se tratar de um 'desligamento não planejado'

Por Luisa Laval

A mineradora Vale informou à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) que não houve acordo, composição ou indenização condicionando a renúncia de Daniel André Stieler à presidência do conselho de administração. Segundo a companhia, a renúncia foi uma decisão pessoal de Stieler, formalizada por carta entregue na última segunda-feira, 6.

As informações da Vale são uma resposta ao processo aberto pela CVM para investigar possíveis irregularidades na renúncia de Stieler. De acordo com reportagem do Valor Econômico, há uma suspeita de que o executivo teria recebido uma compensação financeira para renunciar ao cargo. O mandato de Stieler só venceria em abril do próximo ano, mas o fundo de pensão Previ, maior acionista da mineradora, vinha pressionado por sua saída.



No esclarecimento enviado à CVM, a Vale confirma que houve um acordo financeiro com Stieler. Mas afirmou que foi a decisão do executivo que motivou a negociação e a celebração de um "Contrato de Compensação por Não Competição e Outras Avenças", e não o contrário. A mineradora disse que o contrato foi fechado porque se tratava de um desligamento não planejado, enquanto havia temas estratégicos em maturação no âmbito das funções exercidas por ele.

Stieler deixou a presidência do conselho de administração da Vale na segunda-feira, 6 Foto: Vale;Divulgação

De acordo com a empresa, o contrato estabelece obrigações de não competição, não solicitação, não difamação e confidencialidade por 24 meses, em razão do acesso do ex-presidente do colegiado a informações confidenciais e estratégicas do grupo durante o período em que atuou no conselho.

A Vale afirmou ainda que a política de remuneração do conselho de administração "permanece integralmente vigente e não sofreu qualquer alteração". Segundo o documento, a compensação prevista no contrato é contrapartida pelas obrigações assumidas por Stieler durante o período de 24 meses e "não se confunde" com remuneração pelo exercício do cargo.

A companhia também disse que os valores previstos no contrato foram analisados por uma empresa internacionalmente reconhecida, especializada em recrutamento de executivos e desenho de remuneração, e que a avaliação concluiu que os parâmetros estão alinhados às práticas de mercado.

Por fim, a Vale informou que considerou que os termos específicos do contrato não se qualificam como fato relevante, por entender que não têm potencial de influenciar de forma relevante a decisão de investimento dos acionistas ou a cotação dos valores mobiliários da companhia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/07/2026

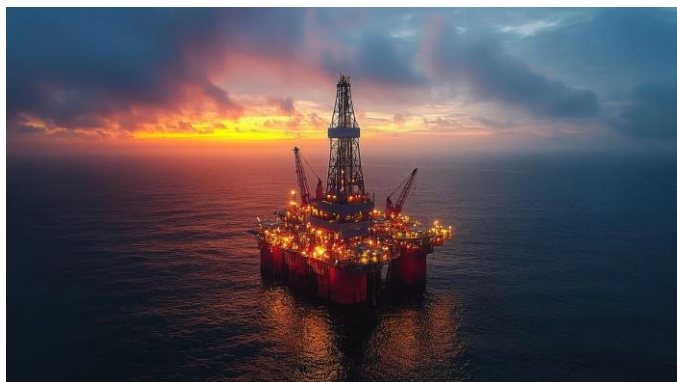
OPINIÃO - A INCERTEZA CONTINUA: VOLTOU O PESADELO DE NOVO FECHAMENTO DE ORMUZ E, COM ELE, SUAS CONSEQUÊNCIAS

Mercado teme novo período de alta do petróleo e do gás, interrupção dos fluxos de distribuição de produtos essenciais para a produção, inflação, alta dos juros, queda da atividade econômica e tudo o mais

Por Celso Ming

As cotações do petróleo voltaram a dar suas corcovadas. Depois do Memorando de Entendimento entre Estados Unidos e Irã, haviam despencado para a altura dos US\$ 71 por barril, com tendência a baixar ainda mais, pela normalização.

Como, no entanto, alguns petroleiros voltaram a ser atacados pelo Irã no Estreito de Ormuz, o presidente Trump declarou que “o acordo acabou”, redobrou suas ameaças e voltou a bombardear o Irã. A partir daí, os preços do petróleo tipo Brent empinaram e chegaram a passar os US\$ 80 por barril, disseminando nova onda de pânico.



O presidente Donald Trump declarou que “o acordo acabou”, redobrou suas ameaças e voltou a bombardear o Irã. A partir daí, os preços do petróleo tipo Brent empinaram e chegaram a passar os US\$ 80 por barril, disseminando nova onda de pânico.

O mercado passou a temer pelo pior. Ficou escancarada a fragilidade do acordo, assinado mais por conveniência do que por encaminhamento de soluções definitivas dos conflitos aí envolvidos.

E voltou o pesadelo de novo fechamento do Estreito e, com ele, as consequências prováveis: novo período de alta do petróleo e do gás, interrupção dos fluxos de distribuição de produtos essenciais para a produção, inflação, alta dos juros, queda da atividade econômica e tudo o mais.

Mas, atenção, essa nova fonte de perplexidade e de incertezas não é tudo. Há limites para o recrudescimento do conflito e para levar a cabo as intimidações externadas pelo presidente Trump, praticamente as mesmas que definiram a debilidade do acordo.

Os novos ataques ao Irã até poderiam ser mais contundentes do que já foram no auge das ações militares. No entanto, elas piorariam as condições da economia mundial e dos Estados Unidos. Mais do que isso, deteriorariam as condições eleitorais do presidente Trump nas próximas eleições intermediárias de novembro, cruciais para determinar as condições políticas do seu governo.

Destruir a capacidade de produção e exportação de petróleo do Irã, por exemplo, voltaria a fechar o Estreito e produziria novo desequilíbrio no mercado global.

As novas ameaças, de alta contundência verbal, feitas por Trump e por membros do seu governo não são mais agressivas do que já foram e, afinal, não produziram o efeito pretendido ou, simplesmente, não foram cumpridas.

Difícil saber agora como tudo se arranja. Mas fica cada vez mais difícil maior agravamento da situação econômica – salvo apareça novo distúrbio hoje fora da tela dos radares.

A instabilidade dos mercados e a volatilidade que a acompanha deverá continuar sabe-se lá até quando. E a própria dinâmica da economia mundial deverá encarregar-se de conviver com as incertezas, como já começara a conviver antes da tentativa de acordo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/07/2026

GOVERNO DECIDE MANTER IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO EM 12%

Medida tem caráter temporário de até 60 dias e será reavaliada com 30 dias; medida provisória que criou a alíquota perderia a validade nesta quinta-feira

Por Mateus Maia (Broadcast)

BRASÍLIA - O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC) informou nesta quinta-feira, 9, que o Comitê de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex-Camex) decidiu manter a alíquota de 12% do Imposto de Exportação sobre óleo bruto de petróleo ou minerais betuminosos.

A medida tem caráter temporário de até 60 dias e será reavaliada com 30 dias. Segundo o órgão, a decisão foi motivada pela deterioração do cenário geopolítico no Oriente Médio.



Imposto de Exportação de petróleo foi criado para compensar o corte de impostos federais no diesel
Foto: MARCOS DE PAULA/AGENCIA ESTADO/AE

“A decisão busca a continuidade de condições adequadas de refino no país, de forma a proteger o mercado interno de possível desabastecimento de combustíveis. A determinação foi tomada diante de mudança recente das condições externas, especialmente após a deterioração do ambiente geopolítico no Oriente Médio, com novos episódios de tensão no Estreito de Ormuz”, diz o comitê, em nota.

O Imposto de Exportação de petróleo foi criado para compensar o corte de impostos federais no diesel como medida para mitigar a alta de preços causada pelo conflito no Irã. A Medida Provisória que criou a alíquota perde validade nesta quinta.

A ideia do governo era reduzir gradualmente a alíquota até zerar o imposto caso o barril de petróleo ficasse estável em preços mais baixos, mas novos capítulos de tensão entre os Estados Unidos e o Irã jogaram o preço da commodity para o alto, chegando perto dos US\$ 80 novamente.

Nesta manhã, o ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou que estudava retirar os subsídios da gasolina nesta semana, mas que com a mudança do cenário internacional, estava reavaliando a posição e pregou cautela sobre o assunto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/07/2026

RECORDE DE EMPRESAS EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL EXPÕE DETERIORAÇÃO DO AMBIENTE DE NEGÓCIOS NO BRASIL

Juros altos, inflação e crédito caro criam cenário que empurra empresas para a asfixia
Colunas Fabrizio Gueratto



ambiente de negócios no Brasil Foto: Adobe Stock

O Brasil está quebrando quem trabalha. Em 2025, 2.466 empresas entraram em recuperação judicial, o maior número da série histórica da Serasa Experian. No primeiro trimestre de 2026, o Monitor RGF mostrou que o País já tinha 5.931 empresas em recuperação judicial, contra 4.881 no mesmo período de 2025.

Não é crise isolada. Não é erro de gestão em massa. É um ambiente inteiro empurrando pequenas e médias empresas para a asfixia.

O empresário que emprega, paga imposto, gira a economia real e sustenta a cidade fora da Faria Lima está sendo espremido por juros, inflação, crédito caro, inadimplência, burocracia e novas obrigações que chegam como se o caixa fosse infinito.

A engrenagem é cruel. O gasto público cresce, o consumo é estimulado, a inflação demora a ceder e a taxa de juros fica presa no alto. O Banco Central manteve a Selic em 15% ao ano em 2025, com expectativas de inflação acima da meta para 2025 e 2026.

Para quem olha de longe, isso parece apenas política monetária. Para quem tem empresa, significa pagar capital de giro como se fosse dívida de emergência. Muita companhia tomou crédito barato quando o dinheiro custava 2% ou 3% ao ano. Agora rola dívida em um país onde vender mais não garante sobreviver, porque o lucro evapora antes de chegar ao caixa.

Nesse cenário, cada nova ideia vendida como avanço pode virar mais um tijolo nas costas de quem produz. A discussão sobre escala 6 por 1 é apenas um exemplo. O problema não é debater jornada. O problema é fingir que a pequena empresa brasileira opera com a margem de uma multinacional. Não opera. Ela paga aluguel caro, energia cara, folha cara, imposto complexo, fornecedor mais duro, cliente mais inadimplente e banco mais seletivo. Depois, ainda é tratada como vilã sempre que diz que a conta não fecha. O País criou uma fantasia confortável: sempre existirá um CNPJ no fim da fila para financiar toda boa intenção.

O fundo do poço não chega com sirene. Chega com placa de aluga na porta da loja, restaurante fechando segunda-feira para cortar custo, indústria adiando máquina, comércio demitindo dois para salvar cinco e empresário trocando expansão por sobrevivência.

O Brasil ainda celebra empreendedorismo em palestra, mas na prática transformou abrir empresa em ato de resistência. Se nada mudar, o recorde de 2025 não será o pior momento da crise. Será apenas o aviso de que o país decidiu testar até quando a economia real aguenta apanhar calada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/07/2026

Valor ECONÔMICO
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ANÁLISE: ORMUZ, ACIMA DE OUTRAS QUESTÕES, ASSUME PAPEL-CHAVE NA DISPUTA ENTRE IRÃ E EUA

A ambiguidade calculada dos termos do cessar-fogo de junho que regeriam a navegação pela passagem está na raiz do colapso iminente do acordo, enquanto Ormuz reafirma seu papel no xadrez global

Por Roberto Lameirinhas, Valor — São Paulo



Embarcações no Estreito de Ormuz, vistas de Musandam, Omã, 18 de junho de 2026 — Foto: REUTERS/Stringer

Mais do que a ameaçadora questão nuclear ou controvérsias ideológicas e geopolíticas, o Estreito de Ormuz assumiu papel-chave na disputa entre EUA e Irã. A importância estratégica da via marítima — por onde passa um quinto de todo o petróleo transportado por navio no planeta — ficou comprovada na guerra que EUA e Israel lançaram contra o Irã em 28 de

fevereiro.

E a ambiguidade calculada dos termos do cessar-fogo de junho que regeriam a navegação pela passagem está na raiz do colapso iminente do acordo. Os EUA e aliados do Golfo querem definir o estreito como área marítima internacional, condição inaceitável para Teerã — que pretende manter, com o vizinho Omã, a soberania e o direito de cobrar pedágio para a utilização da via.

“Garantias genéricas de trânsito em acordos diplomáticos não funcionam em Ormuz porque o Irã atua na margem da negação plausível, sob a alegação de que tem soberania sobre as águas da passagem”, disse Helima Croft, chefe global de estratégia de commodities da RBC Capital Markets, ao canal de TV dos EUA CNBC. “Sem um protocolo marítimo com monitoramento independente, o país mantém a prerrogativa tática de abordagem e assédio de embarcações sob o pretexto de jurisdição territorial.”

Do ponto de vista militar, apesar dos alegados esforços americanos para “debilitar o poder do Irã de impedir a livre navegação em Ormuz”, suprimir a capacidade ofensiva iraniana no estreito é difícil e custoso. A Marinha americana, projetada para o domínio em mar aberto, enfrenta graves limitações em um canal com apenas cerca de 30 quilômetros de largura em seu ponto mais estreito.

Para paralisar o tráfego em Ormuz, o Irã não precisa de uma frota robusta. “Basta recorrer a minas de baixo custo, drones suicidas, baterias de mísseis antinavio em sua costa recortada e frotas de lanchas rápidas da Guarda Revolucionária”, diz Michael Knights, especialista em segurança do Washington Institute for Near East Policy.

“Tentar erradicar a ameaça iraniana no Estreito de Ormuz exigiria uma campanha terrestre e aérea profunda no território iraniano”, afirmou ele em entrevista à Rádio Europa Livre. “Não se trata de uma operação pontual de escolta de navios mercantes. É uma guerra total contra a infraestrutura de defesa costeira do Irã, algo que Washington quer evitar a todo custo.”

“O Irã percebeu que não precisa vencer uma guerra contra os EUA para infligir um dano intolerável ao Ocidente”, escreveu Suzanne Maloney, diretora de política externa do Brookings Institution. “Ao demonstrar que pode pressionar as cotações do petróleo, encarecer fretes e exportar inflação global em questão de horas, Teerã transformou a geografia do estreito em uma arma de dissuasão econômica imbatível”, afirmou Maloney.

Enquanto a diplomacia patina em termos vagos e os preços de energia permanecem reféns da volatilidade, Ormuz reafirma seu papel no xadrez global: o ponto em que a maior potência militar do planeta esbarra nos limites impostos pela geografia e pela guerra assimétrica.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/07/2026

CHINA ABRE BRECHA PARA CHIPS DOS EUA

Empresas chinesas poderão comprar lotes limitados dos processadores H200, da Nvidia, para modelos de IA. Em paralelo, a DeepSeek está desenvolvendo seu próprio semicondutor de IA

Por Daniela Braun — De São Paulo

O governo chinês planeja abrir uma exceção para a compra de chips de inteligência artificial da americana Nvidia, que tornaram-se um ponto de tensão geopolítica entre as duas maiores economias do mundo.

Segundo uma reportagem do site The Information, autoridades chinesas permitirão que empresas como Alibaba Group, ByteDance, dona do TikTok, e DeepSeek comprem lotes limitados dos processadores H200, da Nvidia para desenvolvimento de modelos de IA, informou a Bloomberg ontem (8).

Embora o presidente dos EUA, Donald Trump, tenha liberado a venda de processadores da Nvidia à China em dezembro, as autoridades chinesas têm demorado a autorizar a entrada da tecnologia no país.

Os entraves refletem a preocupação chinesa de que uma entrada massiva de processadores de IA projetados nos EUA prejudique o desenvolvimento de uma indústria nacional de chips.

Paralelamente, a startup DeepSeek está desenvolvendo seu próprio chip de IA, informaram três pessoas familiarizadas com o assunto à Reuters. O movimento pode reduzir sua dependência dos chips da Nvidia e da chinesa Huawei para treinar e executar seus modelos de IA, populares em todo o mundo.

Empresas chinesas poderão comprar lotes limitados dos processadores H200, da Nvidia, para modelos de IA

A DeepSeek sacudiu o mercado de tecnologia em janeiro de 2025 ao apresentar o modelo de inteligência artificial DeepSeek-R1, usando uma fração do custo com infraestrutura demandado à época. O modelo pôs em xeque o protagonismo americano na corrida da IA, simbolizado pela Nvidia. Agora, a empresa americana enfrenta uma perda de valor de mercado na Nasdaq. A queda reflete a corrida de investidores por outros protagonistas da IA, como as fabricantes de chips de memória (ver mais em Nvidia, que chegou a US\$ 5,5 tri em valor de mercado, ficou barata).

Segundo as fontes, o projeto da DeepSeek ainda está na fase de busca por parceiros de design e manufatura. O chip foi projetado para inferência - etapa da computação em inteligência artificial na qual um modelo já treinado gera respostas para os usuários, informa a Reuters.

Pequim também citou receios de que permitir a entrada de chips fabricados nos EUA no mercado local pudesse representar um risco de segurança cibernética. No entanto, a demanda crescente por processadores de IA levou as autoridades chinesas a liberar algumas compras do H200, disseram duas pessoas não identificadas a par do assunto ao The Information.

Por sua vez, Washington segue restringindo as vendas de chips de IA mais avançados à China, alegando motivos de segurança nacional.

As unidades de processamento gráfico (GPUs) H200 foram lançadas pela Nvidia em 2023 como parte da linha Hopper de processadores utilizados para treinar e executar modelos de IA. No final de 2024, a empresa introduziu modelos mais avançados, da linha Blackwell, e agora trabalha no lançamento da família Rubin, ainda mais potente.

Representantes da Nvidia, sediada em Santa Clara, na Califórnia, e da embaixada chinesa não responderam a pedidos de comentário da Bloomberg. (Com agências internacionais)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/07/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

CONTROLADORIA DO GOVERNO APONTA FALHAS NA GESTÃO DE FUNDO BILIONÁRIO DA AVIAÇÃO

- OUTRO LADO: Ministério de Portos e Aeroportos diz que utilização dos recursos do Fnac segue critérios do Plano Aeroviário Nacional, referência no setor
- Auditoria afirma que governo não tem critérios claros para definir prioridades de investimento e falha no acompanhamento das obras

Por André Borges

Brasília - A CGU (Controladoria-Geral da União) apontou uma série de falhas na gestão do Fnac (Fundo Nacional de Aviação Civil), usado pelo governo para financiar a infraestrutura aeroportuária federal e as companhias aéreas.

A Folha teve acesso a um relatório preliminar de auditoria que acaba de ser concluído pelo órgão. O documento aponta que a administração do fundo tem deficiências de governança, planejamento, transparência e controle que comprometem a aplicação dos recursos públicos.

Segundo a CGU, o governo não possui critérios claros para definir as prioridades de investimento, além de falhar no acompanhamento das obras e deixar de medir resultados produzidos pelos bilhões aplicados com uso do fundo. Outra queixa são as fragilidades na gestão do novo programa de empréstimos às companhias aéreas.



Fundo passou a ser o principal instrumento do governo para bancar obras em aeroportos e socorrer companhias aéreas - Eduardo Knapp - 9.abr.26/Folhapress

O relatório analisou a execução do fundo entre 2023 e 2025. O Fnac foi criado em 2011 para concentrar recursos destinados à ampliação da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária.

O fundo foi financiado com as outorgas pagas pelas concessionárias de aeroportos privatizados, substituindo antigos mecanismos que existiam no setor. Ao longo dos anos, tornou-se a principal fonte federal para ampliar os aeroportos e a aviação regional.

"A avaliação indicou que a gestão do Fnac apresenta fragilidades que comprometem, em alguma medida, a efetividade, a regularidade e a transparência na aplicação dos recursos, especialmente quanto ao acompanhamento dos investimentos, à definição de critérios de priorização, à mensuração de resultados e à evidenciação das informações", afirma o relatório.

Questionada sobre o assunto, a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) disse que não vai comentar o assunto. O Ministério de Portos e Aeroportos declarou que a utilização dos recursos do Fnac segue critérios técnicos estabelecidos pelo Plano Aeroviário Nacional, instrumento tido como referência pelo TCU (Tribunal de Contas da União) no planejamento do setor de transportes no país.



"Apesar de não ser ainda um relatório conclusivo, a Secretaria Nacional de Aviação Civil, do Ministério de Portos e Aeroportos, reconhece a relevância da contribuição apresentada no relatório preliminar da CGU para a padronização e normatização da gestão do Fnac", declarou a pasta.

O ministério disse ainda que apoia as medidas sugeridas, "que se somam a iniciativas já em curso por representarem um avanço na coordenação, na governança e no monitoramento dos recursos do fundo".

A normatização sugerida no relatório preliminar da CGU, de acordo com o ministério, deverá seguir o encaminhamento já adotado pela SAC, "tomando-o como referência para orientar estados e municípios na aplicação dos recursos do Fnac".

Entre 2011 e 2022, 59 aeroportos passaram para a iniciativa privada, respondendo por mais de 90% do tráfego de passageiros e 98% do transporte de cargas do país. O Fnac então passou a ser peça central do financiamento público remanescente do setor.

Em 2020, o fundo chegou a registrar um caixa de aproximadamente R\$ 26,2 bilhões. Esse recurso, porém, passou por uma mudança brusca a partir de uma emenda constitucional em 2021 que permitiu o recolhimento de seus valores para os cofres do Tesouro Nacional.

Segundo a CGU, foram transferidos todos os R\$ 26,2 bilhões ao Tesouro em março de 2021 e outros R\$ 4,5 bilhões em julho de 2022, totalizando aproximadamente R\$ 30,7 bilhões.

A Controladoria diz que essa mudança reduziu significativamente a musculatura financeira do fundo para financiar projetos, tornando sua capacidade de investimento mais dependente da arrecadação anual das concessões de aeroportos.

Em 2024, sob pressão das companhias aéreas, o governo passou a autorizar o uso do fundo para concessão de empréstimos às empresas, como financiamento de projetos para uso de combustível sustentável de aviação (SAF) e cobertura de despesas ligadas a aeroportos concedidos.

"Não se encontrou referências normativas acerca de critérios de priorização de beneficiários em eventual limitação de recursos para atendimento às empresas pleiteantes do crédito", afirma a CGU, acrescentando que essa "situação pode comprometer a isonomia para a destinação dos recursos".

A análise também aponta ausência de monitoramento adequado de obras em aeroportos, o que pode resultar em aceitação de construções com qualidade baixa, liberação de parcelas sem verificação de execução física e falhas no atendimento ao que se previa na licitação.

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 09/07/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

IMO CONDENA NOVOS ATAQUES A NAVIOS NO ESTREITO DE ORMUZ

Da Redação Navegação 08/07/2026 - 20:59

O secretário-geral da Organização Marítima Internacional, Arsenio Dominguez, condenou os ataques dos últimos dois dias contra uma série de navios mercantes que transitam pelo Estreito de Ormuz. De acordo com a IMO, centenas de navios, com aproximadamente 6.000 marítimos, continuam retidos no Golfo Pérsico desde o começo do conflito no Oriente Médio.



“Lamento ter que me manifestar, mais uma vez, em razão dos ataques a navios mercantes e marítimos inocentes, devido a circunstâncias geopolíticas fora de seu controle. Esses ataques irresponsáveis colocaram novamente marítimos inocentes sob grave perigo. Nenhum marítimo deveria ter que arriscar sua vida simplesmente para fazer seu trabalho”, declarou em nota,

Dominguez fez um apelo para que, enquanto a segurança das tripulações não puder ser garantida, os estados de bandeira, armadores, operadores e a todas

as autoridades competentes evitem expor esses tripulantes a perigos desnecessários na travessia pelo estreito.

“A situação na região continua instável. Esses ataques intensificam ainda mais o medo, as incertezas e a tensão psicológica já enfrentados pelos aproximadamente 6.000 tripulantes que permanecem confinados a bordo das embarcações, sem poder deixar o Golfo Pérsico em segurança”, acrescentou.

O secretário-geral da IMO pediu que a segurança dos marítimos continue sendo a prioridade máxima. “Eu apelo que todos os estados envolvidos exerçam a máxima contenção, reduzam a tensão sem demora e facilitem a saída em segurança dos navios que ainda se encontram retidos no Golfo desde quando a crise começou”, concluiu Dominguez.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/07/2026

PETROBRAS FIRMA CONTRATOS DE US\$ 180 MILHÕES COM A OCEANEERING PARA SERVIÇOS DE ROV

Da Redação Offshore 08/07/2026 - 19:19



A Petrobras selecionou a Oceaneering International para uma série de contratos de robótica submarina e serviços de veículos operados remotamente (ROVs), com receita agregada estimada em cerca de US\$ 180 milhões ao longo de quatro anos, em projetos offshore na costa do Brasil.

Segundo comunicado da Oceaneering, a subsidiária brasileira Marine Production Systems do Brasil LTDA (MPS) foi a vencedora de múltiplos contratos de Subsea Robotics junto à Petrobras, conquistados após processo de licitação competitivo concluído no segundo trimestre

de 2025.

Os contratos preveem o fornecimento de serviços com ROVs de classe de trabalho, pacotes de ferramentas especializadas e serviços de pesquisa, a bordo de navios de manuseio de âncoras e embarcações de apoio a ROVs envolvidos em projetos de exploração e produção da Petrobras em águas brasileiras.

O escopo inclui suporte a atividades de inspeção, manutenção e reparo (IRM), operações de descomissionamento de estruturas submarinas, serviços de posicionamento de superfície e de fundo, conexões (hook-up) de unidades flutuantes de produção, armazenamento e transferência (FPSOs), inspeções de sistemas de amarração e instalações de estacas.

Cada contrato tem duração inicial de quatro anos, com opções de extensão, e as operações estão programadas para começar de forma escalonada entre o terceiro e o quarto trimestres de 2025 e o

primeiro trimestre de 2026, o que reforça a continuidade da parceria entre Petrobras e Oceaneering no segmento de robótica submarina.

Os novos contratos ampliam o papel da Oceaneering na logística offshore da Petrobras, garantindo disponibilidade de ROVs e serviços associados em várias frentes de operações submarinas, desde inspeções rotineiras de dutos e estruturas até intervenções mais complexas em sistemas de produção.

Para a Petrobras, a contratação de um pacote integrado de serviços de robótica submarina aumenta a eficiência e a previsibilidade na gestão de projetos de grande escala, ao mesmo tempo em que reforça padrões de segurança operacional em ambientes de águas profundas e ultra-profundas.

O uso intensivo de ROVs e ferramentas especializadas reduz a necessidade de mergulho humano em operações críticas, permite maior precisão nas atividades de manutenção e descomissionamento e contribui para mitigar riscos em estruturas de produção offshore, como FPSOs e sistemas de amarração.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/07/2026

PORTO SUDESTE ATRAI CONSÓRCIO LIDERADO POR BLACKROCK, VALE E GERDAU PARA OFERTA DE US\$ 5 BILHÕES

Da Redação Portos e logística 08/07/2026 - 19:14



A Global Infrastructure Partners, braço de infraestrutura da BlackRock, articula um consórcio com a Vale e a Gerdau para apresentar uma oferta vinculante pelo Porto Sudeste, terminal de minério de ferro no Rio de Janeiro avaliado em cerca de US\$ 5 bilhões e hoje controlado por Trafigura Group e Mubadala Capital.

De acordo com informações divulgadas pela Bloomberg, o consórcio liderado pela GIP/BlackRock disputa o ativo com outros grandes investidores globais de infraestrutura. Stonepeak participa do processo associada à australiana de logística M Resources,

enquanto o fundo I Squared Capital também se posiciona como potencial comprador do terminal. As ofertas vinculantes devem ser apresentadas até o fim de julho, marcando uma nova fase no processo de venda conduzido por Trafigura e Mubadala.

Porto Sudeste é um terminal dedicado à exportação de minério de ferro localizado em Itaguaí, na Baía de Sepetiba (RJ), ligado por ferrovia às minas de Minas Gerais, principal região produtora do país. O ativo é considerado estratégico para o escoamento das exportações brasileiras, especialmente para mercados do Sudeste Asiático, e integra um pacote de venda que inclui também a Mineração Morro do Ipê.

Em 2025, Porto Sudeste movimentou um recorde de 27,8 milhões de toneladas de minério de ferro, superando as 21,9 milhões de toneladas registradas no ano anterior, num cenário de aumento da demanda internacional pela commodity. Mesmo com o crescimento, o terminal ainda opera abaixo da capacidade instalada, estimada em cerca de 50 milhões de toneladas por ano, o que indica amplo espaço para expansão do uso da infraestrutura.

A combinação entre capacidade ociosa, localização estratégica e ligação ferroviária com Minas Gerais reforça o papel do porto na cadeia logística da mineração e explica o interesse de fundos globais e empresas do setor em participar da disputa. Para potenciais compradores industriais, controlar o ativo significa assegurar corredor de exportação e limitar o acesso de concorrentes a um terminal chave para o minério de ferro brasileiro.

Trafigura e Mubadala Capital adquiriram o controle de Porto Sudeste em 2014, em operação que marcou a saída da MMX Mineração & Metálicos, do empresário Eike Batista, e o “resgate” de um dos principais projetos portuários voltados à exportação de minério no Brasil. Desde então, o ativo passou por investimentos e ajustes operacionais que ajudaram a consolidar o terminal como referência para o embarque de minério de ferro.

O forte interesse atual de fundos internacionais, como GIP/BlackRock, Stonepeak e I Squared, evidencia o apetite por ativos logísticos ligados à mineração, especialmente aqueles com capacidade disponível para absorver o crescimento projetado das exportações brasileiras. Para Trafigura e Mubadala, a transação se insere em um movimento de reciclagem de portfólio, em linha com processos de venda já em curso em outros ativos de infraestrutura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/07/2026

ARTIGO - STS10: ANTAQ DEVOLVE DECISÃO AO GOVERNO

Por Valter Branco Opinião 08/07/2026 - 19:02

Despacho reforça que eventual mudança na modelagem exigirá fundamentação consistente, amplia o risco de judicialização e coloca à prova a segurança regulatória do setor portuário.



O despacho encaminhado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e à Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) representa um dos movimentos mais relevantes desde o início da modelagem do STS10. Embora não decida o mérito da licitação, o documento redefine o momento institucional do processo ao devolver ao Governo Federal a responsabilidade de consolidar, de forma inequívoca, quais diretrizes de política pública deverão orientar o empreendimento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Outro aspecto que merece atenção é a percepção de risco regulatório. Projetos dessa natureza exigem investimentos bilionários e possuem horizontes de amortização que frequentemente



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 115/2026
Página 76 de 76
Data: 09/07/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ultrapassam duas ou três décadas. Nesse ambiente, investidores avaliam não apenas a atratividade econômica dos ativos, mas também a previsibilidade das regras, a estabilidade das decisões administrativas e o respeito às competências institucionais de cada órgão envolvido no processo decisório.

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

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

Valter Branco é Engenheiro e consultor em navegação e logística; MBA em Comércio Exterior e Finanças Internacionais

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/07/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

Este conteúdo também está disponível na www.mercosshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 09/07/2026