

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 116/2026
Data: 10/07/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS PODE TER ACESSO FERROVIÁRIO AMPLIADO COM O FERROANEL DE SÃO PAULO	4
NAVIO DA MARINHA TERÁ VISITAÇÃO GRATUITA NO PORTO DE SANTOS; VEJA QUANDO	5
TRANSPORTE AQUAVIÁRIO CRESCE 6,1% E MOVIMENTA 322,7 MILHÕES DE TONELADAS NO BRASIL	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
RN ELABORA NOVA LEGISLAÇÃO AMBIENTAL COM FOCO EM EMPREENDIMENTOS	7
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
CONSULTA PÚBLICA DO SISTEMA AQUAVIÁRIO INTEGRADO DO SUL E LAGOA MIRIM ESTÁ ABERTA	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
EDITORIAL – O DESAFIO DAS EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA	11
OPINIÃO - INFRAESTRUTURA - A VENDA DA RUMO: UM TESTE PARA A INFRAESTRUTURA ESTRATÉGICA DO BRASIL	12
POLÍTICA - ANÚNCIOS DE BETS TERÃO AVISO SOBRE RISCOS ENVOLVIDOS	14
NACIONAL - HUB – CURTAS - TCU MULTA EX-DIRIGENTES DA ANTT POR IRREGULARIDADES EM REVISÃO TARIFÁRIA DA VIABAHIA	15
TCU multa ex-diretores da ANTT	15
O problema	15
Prazo	15
Gol estreia voo direto aos EUA	15
Hub internacional	15
POLÍTICA - APÓS DESGASTE, FLÁVIO BOLSONARO AINDA ESPERA APOIO DE MICHELLE	16
POLÍTICA - VALDEMAR NÃO VÊ SUBSTITUTA NO PL MULHER	16
POLÍTICA - “TEBET E MARINA REAGEM A CRÍTICAS DE TARCÍSIO SOBRE DISPUTA EM SP	17
POLÍTICA - PAULISTAS TEMEM FALTA DE POLICIAMENTO	18
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - AVIAÇÃO COMERCIAL SUPERA 100 MILHÕES DE PASSAGEIROS PELA PRIMEIRA	19
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - VOOS INTERNACIONAIS TAMBÉM REGISTRAM ANO HISTÓRICO	20
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - PASSAGEM AÉREA TEVE QUEDA NO PREÇO MÉDIO EM 2025	21
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - MENOS AEROPORTOS RECEBERAM VOOS REGULARES EM 2025	22
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - AÉREAS TERÃO DE GARANTIR ASSENTOS CONTÍGUOS PARA MENORES DE 16 ANOS	22
TRANSPORTES - PORTOS - SENADO HOMENAGEIA PORTO ITAPOÁ PELOS 15 ANOS DE OPERAÇÃO	23
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SÃO FRANCISCO INVESTIRÁ R\$ 11 MILHÕES NA DUPLICAÇÃO DA BR-280	25
TRANSPORTES – AEROPORTOS - EMBAIXADA DA SUÍÇA PRESSIONA GOVERNO POR LEILÃO DO TECON SANTOS 10	26
BRASIL EXPORT - BARRA NORTE SERÁ DESTAQUE EM DEBATE NO CENTRO-OESTE EXPORT	27
PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2026 - SUJEITA A ALTERAÇÕES E CONFIRMAÇÕES	28
PETRÓLEO E GÁS - GOVERNO MANTÉM IMPOSTO DE 12% SOBRE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO	28
PETRÓLEO E GÁS - DURIGAN ADOTA CAUTELA SOBRE SUBSÍDIOS	29
MINERAÇÃO - VALE NEGA ACORDO PARA SAÍDA DE EX-PRESIDENTE DO CONSELHO	29
ENERGIA - SÃO PAULO SELECIONA 214 CIDADES PARA RECEBER USINAS SOLARES	30
TECNOLOGIA E INOVAÇÃO - ROTA BIOCEÂNICA GANHA ACORDO ENTRE CAMPO GRANDE E REGIÃO DO CHILE	31
COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA AVANÇAM EM JULHO MESMO SEM COTA CHINESA	33
COMÉRCIO EXTERIOR - SENADO APROVA CRÉDITO DE ATÉ R\$ 15 BI PARA EXPORTADORES	34
FINANÇAS - DURIGAN TENTA ESTENDER DESENROLA ADIMPLENTES A BANCOS PRIVADOS	34
FINANÇAS - DÓLAR CAI AO MENOR NÍVEL EM 3 SEMANAS	35
COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - O EXECUTIVO NAS REDES SOCIAIS: UM NOVO E VALIOSO ATIVO NO MUNDO DOS NEGÓCIOS	36
JUSTIÇA - PF MIRA SUSPEITO DE INTIMIDAR JORNALISTAS NO CASO MASTER	38
JUSTIÇA - OPERAÇÃO APURA DESVIOS DE BRAZÃO	39
INTERNACIONAL - NETANYAHU DIZ QUE GUERRA NÃO ACABOU E SE PREPARA PARA TUDO	39
INTERNACIONAL - EUA ATACA 90 ALVOS MILITARES DO IRÃ	40
INTERNACIONAL - VENEZUELA TEM MAIS DE 3.800 MORTOS	40
JORNAL O GLOBO – RJ	41
BANCOS PRIVADOS RESISTEM A FECHAR OPERAÇÃO PARA SALVAR BRB, QUE AVALIA RECORRER NOVAMENTE AO STF	41
NUBANK RECEBE APROVAÇÃO PARA INICIAR OPERAÇÕES COMO BANCO NO MÉXICO	42
LULA DIZ QUE TRUMP TEM 'INVEJA' DA CHINA NA ÁREA DE MINERAIS CRÍTICOS	44



LULA REFORÇA APOSTA EM MINERAIS CRÍTICOS E VÊ VALE COMO PEÇA-CHAVE NA EXPLORAÇÃO DE TERRAS-RARAS	45
ENQUANTO AMBIPAR AFUNDA, RIVAL CETREL APROVEITA PARA ACELERAR CRESCIMENTO	46

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

47

CARTA DO SETOR EMPRESARIAL DEFENDE ACORDO DE BRASIL E EUA SOBRE TARIFAS.....	47
OPINIÃO - COMO A CRISE ATUAL DEVERIA VIRAR UMA OPORTUNIDADE DE APRENDIZADO PARA AS FAMÍLIAS DO AGRO	48
MINERAIS CRÍTICOS: É URGENTE A APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI QUE SAIU DA CÂMARA, DIZ SILVEIRA	49

VALOR ECONÔMICO (SP)

50

SEM DEFINIÇÃO NACIONAL, DIRETÓRIO DE PERNAMBUCO DO REPUBLICANOS ANUNCIA APOIO A LULA	50
MINÉRIO DE FERRO AVANÇA 0,87% NA BOLSA DE DALIAN	51
EUA-BRASIL: A AMEAÇA DA TARIFA DE 37,5% BATE À PORTA.....	51
ENGENHEIROS, ADVOGADOS E DESENVOLVIMENTO	54

PORTAL PORTOS E NAVIOS

55

DEPUTADO PEDE AUDIÊNCIA SOBRE PL DA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES	55
MUNDO CAMINHA PARA ERA DO 'HIDROGÊNIO MERCANTIL', APONTA PROFESSOR	57
IMAPOR É CREDENCIADO PARA CURSO DE FORMAÇÃO DE AQUAVIÁRIOS.....	58
STARNAV TERÁ 10 NOVAS EMBARCAÇÕES HÍBRIDAS DE APOIO OFFSHORE EQUIPADAS COM MOTORES MTU	59
CONTRATAÇÃO DE NAVIOS-TANQUE ATINGE RECORDE E REFORÇA PRESSÃO SOBRE ESTALEIROS E FRETES GLOBAIS.....	60
CMA CGM REGISTRA MAIOR CRESCIMENTO DE CAPACIDADE NO PRIMEIRO SEMESTRE E SUPERA MSC EM AUMENTO PERCENTUAL	60
IBP LAMENTA COBRANÇA DE IMPOSTO SOBRE PETRÓLEO EXPORTADO	61
ARGENTINA INICIA NOVA CONCESSÃO DA HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAI COM REDUÇÃO DE 13,5% NO PEDÁGIO.....	62
RELATORA CONFIRMA AJUSTES PARA IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DESTINADAS AO DESMANTELAMENTO	62
PETROBRAS CONCLUI AQUISIÇÃO DE BLOCO EXPLORATÓRIO EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE.....	64
ERG RECEBE 11 MIL TONELADAS DE AÇO PARA OBRAS DOS HANDYMAX DA TRANSPETRO.....	64

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

65

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	65
--	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS PODE TER ACESSO FERROVIÁRIO AMPLIADO COM O FERROANEL DE SÃO PAULO

Projeto de 53 quilômetros ainda depende de estudos técnicos e não tem custo, financiamento ou cronograma definidos pelo Governo Federal

Por Ted Sartori 10 de julho de 2026



Ferroanel de São Paulo poderia ampliar a capacidade ferroviária de acesso ao Porto de Santos, mas não tem custo nem cronograma definidos (Alexsander Ferraz/AT)

Considerado há décadas uma das obras mais importantes para ampliar a capacidade ferroviária de acesso ao Porto de Santos, o Ferroanel de São Paulo ainda está bastante embrionário em sua rota. A ideia é implantar um contorno ferroviário de aproximadamente 53 quilômetros entre Itaquaquecetuba (SP) e o bairro de Perus, na

Capital. O objetivo é separar a circulação de trens de carga e de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo.

A iniciativa voltou a ser comentada nas últimas semanas, com o Ministério dos Transportes assinando um memorando de entendimento com a MRS Logística para elaboração dos estudos, incluindo análise de traçado, capacidade operacional, impactos urbanos e ambientais, levantamento fundiário, cronograma de implantação e estimativas preliminares de investimentos e benefícios.

Se caminhar, a implantação do Ferroanel poderá ser um investimento adicional no projeto de concessão da Malha Oeste, que ainda não tem data. Com 1.625 quilômetros de extensão, essa ferrovia liga Mairinque (SP) a Corumbá (MS), na fronteira com a Bolívia, formando um importante corredor logístico para o transporte de cargas do Centro-Oeste. Conecta à Malha Paulista, que dá acesso ao Porto de Santos e proporciona o escoamento da produção agrícola, mineral e de outras cargas destinadas à exportação. Na última semana, foi assinado o 5º Termo Aditivo ao contrato para que ela continue funcionando até a nova concessão.

O Ministério dos Transportes diz que ainda não há cronograma estabelecido para a execução do Ferroanel. “No âmbito do projeto de concessão da Malha Oeste, a elaboração dos estudos está prevista para ocorrer em até dois anos após a assinatura do contrato de concessão”, detalha, em nota.

De acordo com a pasta, também não há definição quanto ao modelo de implantação, à fonte de financiamento ou ao valor do empreendimento, pois essas definições dependem dos estudos técnicos que serão realizados.

“A implantação do Ferroanel está prevista como investimento adicional no projeto de concessão da Malha Oeste, condicionada às disposições contratuais, incluindo a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. O projeto de concessão da Malha Oeste encontra-se em análise pelos órgãos competentes, podendo haver ajustes no curso dessa tramitação”, completa o Ministério.

Em 2015, a então Empresa de Planejamento e Logística (EPL), atualmente Infra S.A., atuou no processo de licenciamento ambiental do Ferroanel Norte e foi responsável por realizar o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (Rima), a condução do processo

junto à Cetesb para obtenção da licença prévia e os estudos de engenharia para o projeto. “O trabalho foi concluído e encaminhado ao então Ministério da Infraestrutura no primeiro semestre de 2019”, afirma, em nota, a Infra S.A.

No futuro, quem sabe?

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) explica, em nota, que, caso o Governo Federal decida dar andamento à implantação do Ferroanel de São Paulo, caberá à futura concessionária da Malha Oeste desenvolver e apresentar o projeto básico do trecho ferroviário, passando pelo crivo do próprio Poder Concedente e verificador independente.

“Se as partes assinarem o termo aditivo de inclusão, a concessionária passará a ser a responsável direta pela implementação e operação dos trechos. Para isso, ela deverá seguir integralmente as diretrizes do caderno de obrigações e especificações técnicas mínimas aplicadas à linha”, afirma.

Sem obrigação

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) explica que a construção do Ferroanel não é uma obrigação automática ou imediata do contrato da Malha Oeste.

“A princípio, o único dever vinculado da concessionária é a entrega do estudo em até 24 meses. A execução das obras e a efetiva incorporação do trecho à concessão só se tornarão obrigatórias se o Poder Concedente decidir executar o projeto, o que só pode acontecer após o terceiro ano da concessão e se uma série de condições precedentes e financeiras forem integralmente cumpridas”, detalha a ANTT.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/07/2026

NAVIO DA MARINHA TERÁ VISITAÇÃO GRATUITA NO PORTO DE SANTOS; VEJA QUANDO

Embarcação poderá ser visitada no Complexo Naval, no Macuco, com acesso gratuito por ordem de chegada

Por *ATribuna.com.br* 10 de julho de 2026



Navio-Escola Brasil, o U27, da Marinha, ficará atracado no cais da Marinha, no Macuco, para visitação (Alexsander Ferraz/AT)

O Navio-Escola Brasil (U27), da Marinha, estará aberto à visitação pública gratuita no próximo domingo, no Complexo Naval do Porto de Santos. O acesso será por ordem de chegada, das 9 horas às 16h30, pelo cais da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), na Avenida Engenheiro Ismael Coelho de Souza, s/nº, no Macuco.

A iniciativa, promovida pelo Comando do 8º Distrito Naval, permitirá aos visitantes conheçam de perto uma das principais embarcações empregadas na formação dos futuros oficiais da Marinha. Durante a visita, o público poderá observar aspectos da rotina a bordo e das atividades desenvolvidas pelo navio, utilizado na etapa prática de preparação dos guardas-marinha.

Segundo a Marinha, a abertura do navio à população busca aproximar a instituição da sociedade e estimular o desenvolvimento da mentalidade marítima no País, além de apresentar o trabalho realizado na capacitação de seus militares.

O Navio-Escola Brasil é empregado na fase final da formação dos oficiais da Marinha do Brasil. A embarcação participa da chamada viagem de instrução de guardas-marinha, missão que

complementa, na prática, os conhecimentos adquiridos pelos militares durante o curso da Escola Naval.

Além do treinamento, as viagens têm como objetivo ampliar a formação cultural dos futuros oficiais e representar o Brasil e a Marinha nos portos visitados, fortalecendo laços de amizade.

Histórico

Esta é a terceira embarcação da Marinha a receber o nome Brasil. O navio foi construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, com projeto desenvolvido pela Diretoria de Engenharia Naval. As obras começaram em setembro de 1981, e o lançamento ao mar ocorreu em 23 de setembro de 1983. A incorporação à Esquadra aconteceu em 21 de agosto de 1986, quando substituiu o Navio-Escola Custódio de Mello.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/07/2026

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO CRESCE 6,1% E MOVIMENTA 322,7 MILHÕES DE TONELADAS NO BRASIL

Dados do Ministério dos Transportes mostram avanço da navegação no comércio exterior e maior crescimento percentual de investimentos públicos

Por Bárbara Farias 10 de julho de 2026



Somente em abril, a movimentação de navios alcançou 89,3 milhões de toneladas, mantendo a trajetória de crescimento desse modal (Vanessa Rodrigues/AT)

O transporte aquaviário voltado ao comércio exterior movimentou 322,7 milhões de toneladas de cargas entre janeiro e abril deste ano no Brasil, volume 6,1% superior ao registrado no mesmo período de 2025, quando foram contabilizadas 304,2 milhões de toneladas. Os dados constam na edição mais recente, divulgada em junho, do Panorama Transportes, elaborado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), da Infra S.A., em parceria

com o Ministério dos Transportes.

Somente em abril, a movimentação de navios alcançou 89,3 milhões de toneladas, mantendo a trajetória de crescimento desse modal de transporte vinculado às operações brasileiras de exportação e importação. A liderança é esperada, já que os portos movimentam 95% do comércio exterior brasileiro.

O levantamento também reúne indicadores dos demais modais. Na ferrovia, a movimentação de cargas atingiu 159,6 milhões de toneladas úteis (TU) no acumulado do primeiro quadrimestre, crescimento de 2,6% em relação às 155,5 milhões de toneladas úteis registradas entre janeiro e abril de 2025.

No transporte rodoviário, o estudo acompanha especificamente a movimentação de soja, milho e farelo destinados ao comércio exterior. Nesse recorte, foram transportadas 30,6 milhões de toneladas entre janeiro e abril, resultado 2% inferior ao observado no mesmo período do ano passado, quando foram registradas 31,2 milhões de toneladas.

Já o transporte aéreo de carga pagou totalizou 461,4 mil toneladas no primeiro quadrimestre, alta de 0,4% na comparação com igual intervalo de 2025, quando foram 459,4 mil toneladas.

O Panorama Transportes também monitora a movimentação rodoviária de combustíveis e derivados. Entre janeiro e abril, esse segmento somou 12,1 milhões de metros cúbicos (m³) transportados, retração de 3,7% frente aos 12,5 milhões de m³ registrados no primeiro quadrimestre do ano anterior.

Investimentos públicos

Além dos indicadores de movimentação de cargas, o estudo mostra que o setor aquaviário foi o que apresentou o maior crescimento percentual dos investimentos públicos federais no primeiro quadrimestre. Entre janeiro e abril, foram aplicados R\$ 51 milhões no modal, alta de 75,9% em relação ao mesmo período de 2025.

Apesar disso, o transporte rodoviário foi o que continuou concentrando o maior volume de recursos da União, com R\$ 3,2 bilhões investidos no período, embora tenha registrado queda de 7,52% na comparação com o ano anterior.

Já o modal aeroviário recebeu recursos de R\$ 245,7 milhões (alta de 19,2%), enquanto o ferroviário obteve o montante de R\$ 51,7 milhões (crescimento de 25,8%).

Cabotagem tem frete vantajoso

A cabotagem, transporte de cargas por navios dentro do País, foi a opção mais vantajosa no custo médio do frete considerando três grupos de mercadorias entre quatro analisados, em comparação aos modais rodoviário e ferroviário, no primeiro quadrimestre do ano, segundo indica o Panorama do Transporte, realizado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística, da Infra S.A., em parceria com o Ministério dos Transportes.

Na navegação costeira, o frete médio para o transporte de diesel, minério e grãos (soja, milho e farelo) ficou em R\$ 0,10 por tonelada de quilômetro útil (TKU) no período. Os contêineres tiveram custo um pouco maior, de R\$ 0,16 por TKU.

O modal ferroviário apresentou o menor valor no transporte de minério, com frete médio de R\$ 0,07 por TKU. Por outro lado, a ferrovia registrou o maior custo entre todos os modais para o transporte de soja, milho e farelo, cobrando R\$ 0,67 por TKU. Para diesel, o custo médio foi de R\$ 0,22 por TKU, enquanto os contêineres alcançaram R\$ 0,39 por TKU.

Já o transporte rodoviário apresentou custos intermediários, mas superiores aos da cabotagem em todas as categorias analisadas. O diesel foi a carga de maior custo nesse modal, com R\$ 0,48 por TKU, seguido pelos contêineres (R\$ 0,40), soja, milho e farelo (R\$ 0,30) e minério (R\$ 0,29). O rodoviário também superou a ferrovia no custo do transporte de diesel e minério, empatando em contêineres.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/07/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

RN ELABORA NOVA LEGISLAÇÃO AMBIENTAL COM FOCO EM EMPREENDIMENTOS

Novo código ambiental reúne em um único marco legal regras para licenciamento, biodiversidade, fiscalização, recursos hídricos e mudanças climáticas

Por Mariana Araújo

O governo do Rio Grande do Norte enviou à Assembleia Legislativa um projeto de lei que institui um novo Código Estadual de Meio Ambiente. A proposta substitui normas editadas entre 2004 e 2006, consideradas ultrapassadas.

O novo texto incorpora temas como mudanças climáticas, proteção da biodiversidade, governança ambiental, digitalização dos processos e fortalecimento da fiscalização. O projeto precisa passar pelos trâmites do legislativo antes de ser regulamentado e entrar em vigor.



Nova legislação prevê a Licença Ambiental Especial (LAE), voltada para empreendimentos estratégicos, como mineração, energia e infraestrutura – Foto: Neoenergia/Divulgação

Com 270 artigos (o código atual tem 78), o projeto também cria novos instrumentos de licenciamento ambiental, estabelece prazos para análise dos processos, regulamenta mecanismos de compensação socioambiental e amplia a participação de comunidades tradicionais em

decisões que possam afetar seus territórios.

Para o diretor técnico do Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente (Idema), Thales Dantas, a principal motivação da reforma foi atualizar um marco legal que já não acompanhava a realidade ambiental, econômica e tecnológica do país.

“Nossa legislação ambiental data, na essência, de 2004. Ela estava completamente desatualizada em comparação aos outros estados e isso gerava uma enorme insegurança jurídica para quem queria empreender e também para a atuação do próprio órgão ambiental”, afirma.

Segundo ele, a defasagem fazia com que normas estaduais deixassem de dialogar com legislações federais mais recentes, como o Código Florestal de 2012, além de ignorar debates hoje centrais, como adaptação às mudanças climáticas, preservação da biodiversidade e novos modelos de governança ambiental.

Legislação ambiental passa por reformulação

Uma das principais mudanças propostas é a criação da Licença por Adesão e Compromisso (LAC), modalidade autodeclaratória destinada a empreendimentos de baixo impacto ambiental.

Hoje, segundo o Idema, cerca de 60% dos pedidos de licenciamento recebidos pelo órgão correspondem a pequenos negócios, como padarias, oficinas, pequenas indústrias e estabelecimentos comerciais.

Pela nova sistemática, o empreendedor poderá apresentar eletronicamente toda a documentação exigida e emitir a licença após declarar o cumprimento das exigências legais. A responsabilidade pelas informações será integralmente do responsável técnico e do empreendedor.

Dantas ressalta, no entanto, que a proposta não representa flexibilização das exigências ambientais. “Não é uma declaração feita de qualquer maneira. O empreendedor continua obrigado a apresentar estudos, documentação técnica, pagar as taxas e ter um profissional responsável pelo projeto. É uma simplificação sem perder a garantia da proteção ambiental”, explica.

Além da LAC, o projeto cria outras modalidades de licenciamento, como a Licença Ambiental Especial (LAE), voltada para empreendimentos considerados estratégicos, a Licença de Operação Corretiva e a Licença Unificada, alinhando o estado às discussões mais recentes da legislação nacional.

Embora a definição do que será considerado empreendimento estratégico ainda dependa da regulamentação federal, o Idema avalia que setores como mineração, energia, infraestrutura e grandes obras públicas deverão estar entre os principais beneficiados.

Fiscalização ganha protagonismo

O novo Código Ambiental pretende mudar a lógica de atuação do órgão ambiental. Na avaliação do diretor técnico do Idema, o modelo tradicional priorizava excessivamente a burocracia documental, enquanto o acompanhamento das condicionantes ambientais acabava ficando em segundo plano.

“A licença nunca foi suficiente para garantir a preservação ambiental. O foco agora passa a ser fiscalização, monitoramento e acompanhamento permanente dos empreendimentos”, cita.

Segundo ele, essa mudança também será possível graças ao fortalecimento institucional do Idema, que recentemente incorporou 180 novos servidores efetivos aprovados em concurso público. A expectativa é que, com mais equipe técnica e procedimentos digitalizados, o instituto atue de forma semelhante a uma agência reguladora.

Mudanças climáticas e biodiversidade

Outro eixo estruturante do projeto é a incorporação da agenda climática como princípio transversal da política ambiental do Estado. A proposta determina que as ações de planejamento, licenciamento, conservação e gestão dos recursos naturais passem a considerar os impactos das mudanças climáticas e a necessidade de adaptação dos territórios.

O texto também amplia as diretrizes para proteção da biodiversidade, fortalece o Sistema Estadual de Unidades de Conservação e estabelece prioridade para áreas ameaçadas pela desertificação, um dos principais desafios ambientais do semiárido nordestino.

Segundo Thales Dantas, a atualização era necessária porque a legislação vigente foi construída em um contexto completamente diferente do atual. “Quando a lei foi elaborada, em 2004, praticamente não existia o debate sobre mudanças climáticas. Não fazia mais sentido manter uma legislação que não dialogasse com essa realidade”, afirma.

O diretor destaca que o novo código pretende transformar a política ambiental em uma política de Estado, com planejamento de curto, médio e longo prazo. “A proposta cria um Plano Estadual de Meio Ambiente para que o Estado possa pensar onde quer chegar daqui a dez, vinte ou trinta anos. Não é uma política de governo, mas uma política permanente”, afirma.

Comunidades tradicionais e compensação socioambiental

Entre os avanços apontados pelo Idema está a incorporação da Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI), prevista na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), para empreendimentos que possam impactar povos indígenas, quilombolas e demais comunidades tradicionais.

Embora o procedimento já venha sendo adotado pelo instituto nos últimos anos, a proposta transforma a prática em obrigação legal. “O órgão ambiental tem a missão de mediar conflitos. O desenvolvimento sustentável passa necessariamente pelo diálogo entre governo, empresas e comunidades”, explica.

O projeto também regulamenta a compensação socioambiental para grandes empreendimentos sujeitos à elaboração de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA). O mecanismo já existia na legislação estadual, mas carecia de regras claras para sua aplicação, o que, segundo o Idema, acabava provocando insegurança jurídica e atrasos na conclusão de processos de licenciamento.

Pela proposta, os recursos poderão financiar ações diretamente voltadas às comunidades afetadas pelos empreendimentos, como obras de infraestrutura, saneamento, educação ambiental e outras medidas compensatórias.

Municípios terão apoio técnico

A nova política ambiental também amplia a integração entre Estado e municípios. O Idema pretende fortalecer a municipalização da gestão ambiental por meio do Núcleo de Assessoramento à Governança Ambiental Municipal e do Fórum dos Gestores Municipais de Meio Ambiente, criado no ano passado.

Além da digitalização integral dos processos por meio do Sistema Integrado de Governança Ambiental (SIGA), o novo código propõe uma mudança de paradigma na atuação do órgão ambiental.

Em vez de concentrar esforços exclusivamente na emissão de licenças, o Idema pretende ampliar o monitoramento permanente dos empreendimentos e o cumprimento das condicionantes ambientais.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 10/07/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

CONSULTA PÚBLICA DO SISTEMA AQUAVIÁRIO INTEGRADO DO SUL E LAGOA MIRIM ESTÁ ABERTA

Sistema integra acessos aquaviários a portos e hidrovias do Brasil e do Uruguai



Usuários, operadores, especialistas e setor produtivo podem enviar sugestões para aperfeiçoar a proposta de concessão do SAI Sul-Mirim até 15 de agosto. Foto: Portos RS

Até 15 de agosto, está aberta a consulta pública sobre a concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim (SAI Sul-Mirim). Usuários, operadores, especialistas e setor produtivo podem enviar sugestões para aperfeiçoar a proposta antes da publicação do edital.

As contribuições servirão para aprimorar os documentos técnicos e jurídicos da concessão, que terá prazo inicial de 25 anos e prevê investimentos destinados à modernização da infraestrutura hidroviária, ao aumento da segurança da navegação e à ampliação da capacidade logística da região.

O SAI Sul-Mirim reúne as infraestruturas de acesso aquaviário aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além dos trechos da hidrovia da Lagoa dos Patos, do Lago Guaíba e dos rios Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí, atualmente administrados pela Portos RS.

Serviço

Consulta pública: Concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim (SAI Sul-Mirim)
Prazo para participação: até 15 de agosto de 2026

Como participar: por meio do formulário eletrônico disponível no portal da ANTAQ:
<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/audiencia-publica-no-06-2026-antag>

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

Data: 10/07/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O DESAFIO DAS EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O Brasil exportou 45 mil toneladas de carne bovina nos três primeiros dias úteis de julho, ao preço médio de US\$ 6.383 por tonelada, o segundo maior já registrado para o mês. São números que confirmam o que o setor pecuário vem demonstrando há anos: quando o produto chega ao porto, o mundo quer comprar. O problema é o que acontece entre o frigorífico e o navio e, cada vez mais, o que acontece do outro lado do oceano quando compradores europeus, americanos e do Oriente Médio exigem garantias que a logística brasileira ainda não entrega de forma sistemática.

A exportação de carne bovina in natura é uma operação logística de alta complexidade e tolerância zero a falhas. O produto requer uma cadeia de frio ininterrupta desde o abate até a entrega no destino final, pois qualquer quebra na temperatura compromete a qualidade sanitária, invalida certificações e pode resultar em recusa no porto de destino. Além disso, nos principais portos exportadores de carne do Brasil — Santos (SP), Paranaguá (PR), Itajaí (SC), Rio Grande (RS) e Vitória (ES) —, a capacidade das câmaras frigoríficas locais é insuficiente para absorver os picos de exportação sem pressionar os prazos de embarque. Quando o ritmo acelera, como neste mês, com demanda aquecida após o encerramento da cota chinesa, essa insuficiência se torna um gargalo real, com custo mensurável em dias de espera e risco sanitário que o exportador gerencia com margem estreita.

A rastreabilidade é o segundo gargalo logístico que a demanda internacional está tornando progressivamente crítico. A União Europeia, mercado que paga os maiores preços unitários pela carne brasileira e que o acordo Mercosul-UE tornará ainda mais acessível nos próximos anos, exige rastreabilidade individual de bovinos desde o nascimento até o abate, com documentação digital integrada ao sistema de inspeção veterinária. O Brasil tem avanços no Sistema Brasileiro de Identificação Individual de Bovinos e Búfalos (Sisbov), mas a cobertura ainda é parcial e a integração entre o sistema federal, os serviços estaduais de inspeção e os sistemas proprietários dos frigoríficos é fragmentada. Um exportador que não consegue provar, com documentação digital auditável, a origem e o histórico sanitário de cada animal abatido não acessa os contratos de maior valor no mercado europeu, independentemente de quão competitivo seja seu preço.

Os Estados Unidos, cuja ameaça tarifária sobre produtos brasileiros tem dominado a agenda diplomática desta semana, mas que excluiu a carne bovina das sobretaxas propostas, também avançam em exigências de rastreabilidade e certificação de bem-estar animal – que o Brasil ainda não incorporou de forma padronizada em toda sua cadeia de abate. Essa exclusão das tarifas não é altruísmo: é reconhecimento de que os americanos dependem do fornecimento brasileiro para parte de seus contratos de processamento industrial. Mas essa dependência tem prazo. Se o Brasil não desenvolver a infraestrutura de rastreabilidade que os importadores americanos exigirão progressivamente, Austrália, Argentina e Uruguai estarão prontos para substituí-lo nos segmentos de maior valor agregado.

O BE News defende que a agenda logística da carne bovina precisa ser tratada com a mesma prioridade que o Governo Federal dedica à logística de grãos, minérios e contêineres. Isso significa investimento em câmaras frigoríficas portuárias com capacidade compatível com os picos de exportação, integração digital do sistema de rastreabilidade bovina em plataforma nacional única, com acesso certificado para importadores, e infraestrutura de inspeção veterinária nos portos que permita agilizar o despacho sem comprometer os padrões sanitários. O Plano Safra 2026/2027 financia a produção, mas falta um plano logístico equivalente que garanta que a carne produzida chegue ao comprador certo, no prazo certo, com a documentação que ele exige.

O Brasil é o maior exportador mundial de carne bovina. Mas a posição de liderança num mercado cada vez mais exigente em rastreabilidade, sustentabilidade e garantias sanitárias digitais não se

mantém apenas com escala de produção. Mantém-se, sim, com infraestrutura logística que preserve a cadeia de frios do frigorífico ao navio, com sistemas de informação que provem a origem de cada animal e, ainda, com portos que processem contêineres refrigerados com a eficiência que o produto perecível exige. O mundo quer a carne brasileira. Cabe ao Brasil garantir que ela chegue em condições de ser aceita e ao preço que merece.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

OPINIÃO - INFRAESTRUTURA - A VENDA DA RUMO: UM TESTE PARA A INFRAESTRUTURA ESTRATÉGICA DO BRASIL

ALFREDO RODRIGUES

Engenheiro portuário, pesquisador e consultor portuário

opinioao@portalbenews.com.br

A confirmação de que o Grupo Cosan avalia se desfazer de parte de sua participação na Rumo Logística marca um dos movimentos mais relevantes do setor de infraestrutura brasileiro em 2026. Não se trata é importante dizer de uma venda total da companhia. O processo em curso envolve a fatia direta de 20,33% que a holding de Rubens Ometto detém na maior operadora ferroviária do País, avaliada em cerca de R\$ 27,6 bilhões em bolsa. Mas o simples fato de oito grupos terem apresentado propostas não vinculantes, entre eles, a americana Bunge, a chinesa Cofco e a brasileira Inpasa, já é suficiente para colocar em discussão um tema que extrapola o mercado acionário: quem deve controlar, ou influenciar de forma relevante, o principal corredor ferroviário de exportação do agronegócio brasileiro.

É importante situar a motivação da operação. A Rumo não está à venda porque enfrenta dificuldades operacionais. Ao contrário, a companhia vem de resultados consistentes, com lucro ajustado de R\$ 266 milhões no primeiro trimestre do ano e ganhos expressivos de participação de mercado em Santos (SP), Mato Grosso e Goiás. O que está sob pressão é a controladora. A Cosan reportou prejuízo de R\$ 1,5 bilhão no mesmo período, com dívida líquida expandida superior a R\$ 11 bilhões, e já vinha desmontando outras posições: perdeu o controle da Raízen na recuperação extrajudicial da joint venture com a Shell e, também, reduziu sua exposição à Vale. A venda de parte da Rumo é, portanto, um capítulo de desalavancagem, não uma decisão sobre o futuro industrial da ferrovia.

Essa distinção importa porque muda a natureza do risco. Uma venda motivada por fragilidade financeira do vendedor tende a ser mais sensível a preço e a prazo do que a perfis estratégicos de comprador. E é justamente aí que mora a maior fonte de incerteza para o setor de logística e comércio exterior.

Mesmo limitada a uma fatia minoritária, a operação tem potencial de reconfigurar a governança de um ativo que hoje concentra mais da metade do transporte ferroviário de grãos para o Porto de Santos. Três frentes merecem atenção:

A primeira envolve a neutralidade concorrencial. A Rumo não transporta apenas carga própria. Ela é prestadora de serviços ferroviários para múltiplas tradings concorrentes entre si, como Cargill, ADM, Bunge, a própria Cofco, cooperativas e produtores independentes. Qualquer mudança relevante na composição acionária que aproxime a ferrovia de um player comercial específico do agronegócio levanta, inevitavelmente, a pergunta sobre isonomia de acesso à malha, prioridade de escoamento em períodos de pico de safra e formação de preços do frete.

Há ainda, como segundo ponto, a continuidade dos investimentos em curso. A Rumo tem hoje frentes de capital intensivo em andamento: a Ferrovia de Mato Grosso, orçada entre R\$ 14 bilhões e R\$ 15 bilhões, a ampliação da Malha Paulista para 75 milhões de toneladas anuais até 2030 e a integração com novos terminais em Santos. Uma transação societária mal equacionada, ou que gere disputa de governança entre acionistas com agendas distintas, tem potencial de desacelerar cronogramas que já são apertados frente ao crescimento da safra de grãos do Centro-Oeste.

E a terceira questão é o próprio momento regulatório. A operação ocorre meses após o Ministério dos Transportes ter lançado sua Política Nacional de Concessões Ferroviárias. E se desenvolve exatamente quando a pasta prepara a relicitação das malhas Sul e Oeste, ativos problemáticos que a própria Rumo já sinalizou não ter interesse em manter nos moldes atuais. Uma nova composição acionária pode influenciar a postura da empresa nessas negociações, seja acelerando a saída dessas malhas, seja complicando ainda mais um processo já marcado por atritos com governos estaduais e o Tribunal de Contas da União (TCU).

Entre os interessados, a Cofco desperta a análise mais complexa. A trading chinesa não é um investidor financeiro qualquer: já opera o terminal STS11 em Santos, é uma das maiores compradoras de grãos brasileiros e vem expandindo sua capacidade justamente no mesmo elo da cadeia que a Rumo atende. Do ponto de vista estritamente comercial, isso faz da Cofco uma candidata natural. Ela conhece o negócio, já é cliente relevante da ferrovia e tem musculatura financeira para sustentar um cheque da ordem de bilhões de reais.

É exatamente essa proximidade, porém, que reduz as chances de uma vitória tranquila da Cofco no processo. Uma trading assumindo participação relevante em uma concessionária ferroviária que serve concorrentes diretos configura um caso clássico de integração vertical, com potencial de fechamento de mercado (foreclosure), tema que dificilmente escaparia de escrutínio do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Some-se a isso a dimensão geopolítica: uma estatal chinesa passando a ter influência sobre a infraestrutura de escoamento de commodities agrícolas brasileiras — um ativo que, em concessão pública, carrega elementos de interesse estratégico nacional — tende a atrair atenção do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e, possivelmente, de setores do Congresso sensíveis à pauta da soberania sobre infraestrutura crítica, especialmente em um cenário internacional de maior escrutínio sobre investimentos chineses em ativos logísticos estratégicos ao redor do mundo.

Isso não significa que a Cofco esteja fora da disputa, apenas que sua candidatura provavelmente exigirá desenho contratual cuidadoso, com garantias de acesso não discriminatório às demais tradings, possivelmente compromissos formais junto ao Cade, para ter viabilidade política tanto quanto financeira. Rivals como a Bunge, historicamente usuária da malha, enfrentariam um questionamento semelhante, embora com menor carga geopolítica. Já a Inpasa, produtora de etanol de milho sem um histórico de operação portuária de grãos na mesma escala, e o Grupo Ultra, sem tradição no agronegócio, representariam perfis mais próximos de investidor financeiro-estratégico, com menor risco concorrencial aparente — o que pode, paradoxalmente, tornar suas propostas mais palatáveis do ponto de vista regulatório, ainda que talvez menos atraentes em valor para a Cosan.

Independentemente de quem vença o processo, cujas propostas vinculantes são esperadas para agosto, o desfecho terá reflexo direto sobre a competitividade logística do agronegócio brasileiro. A Rumo não é apenas mais uma concessionária: é hoje o elo que conecta a maior fronteira produtiva do País ao porto mais competitivo para o mercado asiático, principal comprador da soja e do milho nacionais. Qualquer desenho societário que comprometa a neutralidade operacional da ferrovia, atrase investimentos de capacidade ou gere insegurança regulatória tem potencial de se traduzir, a médio prazo, em custo de frete mais alto e menor previsibilidade de escoamento, exatamente o tipo de gargalo que o Brasil vem tentando eliminar há uma década de expansão da fronteira agrícola. A disputa pela Rumo, portanto, é também uma disputa sobre a arquitetura logística que sustentará o crescimento das exportações brasileiras na próxima década.

Alfredo Rodrigues. Engenheiro portuário, pesquisador e consultor portuário.

INDEPENDENTEMENTE DE QUEM VENÇA O PROCESSO, CUJAS PROPOSTAS VINCULANTES SÃO ESPERADAS PARA AGOSTO, O DESFECHO TERÁ REFLEXO DIRETO SOBRE A COMPETITIVIDADE LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO.

POLÍTICA - ANÚNCIOS DE BETS TERÃO AVISO SOBRE RISCOS ENVOLVIDOS

Novas regras estabelecidas pelo governo incluem alertas sobre possibilidade de dependência e perdas

Do Estadão Conteúdo



A publicidade das bets terá alertas do tipo “Ministério da Fazenda adverte” que “apostar faz você perder dinheiro”; “apostar pode causar dependência” e “aposta não é investimento”

As empresas de apostas esportivas online, as chamadas bets, terão de enquadrar-se em regras mais duras de publicidade, anunciou nesta quinta-feira (9) o ministro da Fazenda, Dario Durigan.

As novas normas serão publicadas nesta sexta-feira (10) e passarão a valer em 17 de julho. As medidas incluem a obrigatoriedade de advertências nas campanhas publicitárias, restrições às estratégias de marketing e o reforço da fiscalização sobre empresas que atuam de forma irregular.

Uma das portarias determina que toda publicidade de empresas autorizadas seja acompanhada de mensagens de advertência semelhantes às utilizadas em propagandas de cigarros, bebidas alcoólicas e medicamentos.

As campanhas deverão exibir uma das seguintes mensagens: “Ministério da Fazenda adverte: apostar faz você perder dinheiro”; “Ministério da Fazenda adverte: apostar pode causar dependência” e “Ministério da Fazenda adverte: aposta não é investimento”.

Segundo Durigan, a iniciativa busca ampliar a conscientização da população sobre os riscos associados às apostas.

A segunda portaria, elaborada em conjunto com o Ministério da Justiça e Segurança Pública, estabelece novas restrições para as campanhas das empresas autorizadas.

Entre as medidas estão a proibição de apresentar apostas como forma de investimento ou ganho fácil de dinheiro, de criar senso de urgência para estimular apostas e de utilizar comentaristas, especialistas ou influenciadores para induzir o público a apostar.

“Todos os canais estão sujeitos a essas regras. Todo comentarista está proibido de induzir. Os comentaristas e especialistas que comentam jogos ou mesas-redondas têm, para algumas pessoas, um tom de autoridade e, ao passar uma informação, também induzem ao jogo”, afirmou o ministro.

Durigan também destacou que o governo pretende impedir o uso de análises técnicas como estratégia de convencimento do apostador.

“Não é lícito nem regular induzir o consumidor a erro misturando o comentário de um especialista, dizendo que a melhor aposta é uma ou que o caminho é aquele, dando um verniz de respaldo técnico”, declarou.

Históricos

As novas regras ainda proíbem a divulgação de históricos de premiações ou resultados anteriores capazes de estimular apostas. “Quando se mostra o histórico de premiação, se oculta o histórico de perdas”, disse.



As campanhas também não poderão direcionar publicidade para crianças e adolescentes. “Há tolerância zero à publicidade que, de alguma maneira, busque atingir criança e adolescente”, reforçou. Durigan reafirmou atuação rigorosa contra empresas que operam sem autorização no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - TCU MULTA EX-DIRIGENTES DA ANTT POR IRREGULARIDADES EM REVISÃO TARIFÁRIA DA VIABAHIA

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

Decisão unânime aponta falhas na revisão do contrato de concessão de rodovias e investimentos sem análise técnica; três ex-dirigentes foram multados e dois absolvidos

TCU MULTA EX-DIRETORES DA ANTT

O Tribunal de Contas da União (TCU) multou três ex-dirigentes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) por irregularidades na 7ª Revisão Ordinária e na 10ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão das rodovias BR-116, BR-324 e das estaduais BA-526 e BA-528, administradas pela ViaBahia. A decisão foi unânime. Luiz Fernando Castilho, Sérgio de Assis Lobo e Mário Rodrigues Júnior foram condenados ao pagamento de multas de R\$ 50 mil, R\$ 40 mil e R\$ 25 mil, respectivamente. Os ex-diretores Elisabeth Alves da Silva Braga e Marcelo Vinaud Prado foram absolvidos após o tribunal acolher as justificativas apresentadas por ambos.

O PROBLEMA

Segundo o TCU, as irregularidades envolveram a inclusão, sem análise técnica prévia, de investimentos em fibra óptica e circuito fechado de TV (CFTV) na revisão tarifária da concessão, itens que foram incorporados à base de cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro sem a devida comprovação de necessidade ou pertinência contratual, contribuindo para um aumento de 13,77% na tarifa básica de pedágio. A Corte de Contas também apontou o descumprimento do prazo de 15 dias para comunicação prévia ao Ministério da Fazenda sobre as alterações tarifárias, exigência prevista nas normas de regulação.

PRAZO

As irregularidades dizem respeito à Resolução ANTT nº 5.656/2018. Os condenados têm 15 dias para comprovar o pagamento das multas ao Tesouro Nacional, com possibilidade de parcelamento em até 36 vezes.

GOL ESTREIA VOO DIRETO AOS EUA

A estreia da rota direta entre o Rio de Janeiro (RIOgaleão) e Nova York (JFK), iniciada na última quarta-feira, dia 8, marca uma virada importante na estratégia comercial da Gol Linhas Aéreas e redesenha a geopolítica da aviação civil no Brasil. Pela primeira vez em sua trajetória, a companhia decola para um voo intercontinental de longo curso sem escalas. A operação é viabilizada por meio de um acordo de wet leasing com a espanhola Wamos Air, utilizando uma aeronave Airbus A330-200 (matrícula EC-NBN), que introduz no mercado a nova classe executiva Business Insignia by GOL.

HUB INTERNACIONAL

O início desses voos consolida em definitivo o RIOgaleão (GIG) como o principal hub internacional da companhia aérea. A viagem inaugural contou com forte articulação política e corporativa, reunindo o CEO da GOL, Celso Ferrer, o presidente do aeroporto, Alexandre Monteiro, o prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Cavaliere, e o presidente do Invest Rio, Sidney Levy. A sustentabilidade financeira da rota de longo prazo está ancorada em um fundo de incentivo operado em parceria pela Prefeitura do Rio e o concessionário do aeroporto, desenhado para garantir a regularidade do destino durante o ano inteiro e ampliar a oferta de assentos acessíveis no mercado de turismo e negócios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

POLÍTICA - APÓS DESGASTE, FLÁVIO BOLSONARO AINDA ESPERA APOIO DE MICHELLE

Pré-candidato à presidência diz estar aberto a conversar com sua madrasta, que disse ter sido humilhada por ele e se afastou ainda mais da campanha

Do Estadão Conteúdo



Flávio Bolsonaro está preocupado com os efeitos nas urnas após Michelle ter publicado vídeo reclamando de seu comportamento com ela

O senador e pré-candidato à Presidência da República, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), afirmou nesta quinta-feira, 9, que está aberto a conversar com a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) e disse aguardar o momento em que ela vestirá a camisa de sua campanha ao Planalto.

“Eu estou sempre aberto aqui a conversar. Sempre esperando o tempo que ela achar que é o suficiente para ela estar com a gente na campanha, vestindo a camisa, porque tenho certeza que a Michelle pensa igual a mim. Ninguém aguenta mais quatro anos de PT”, disse o senador, em entrevista à CNN.

“No final das contas, tem que estar todo mundo junto para combater esse inimigo do Brasil que é o atual governo”, acrescentou o primogênito de Jair Bolsonaro (PL).

Flávio deu a declaração ao desembarcar no Aeroporto Internacional de Guarulhos após viagem aos Estados Unidos, onde participou de uma audiência pública do Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR) para tratar da investigação de supostas práticas desleais adotadas no comércio pelo Brasil. Empresários brasileiros e representantes do setor privado classificaram a participação do senador como “constrangedora” e “deslocada do ambiente técnico”.

A participação de Michelle na campanha de Flávio ainda é incerta. No mês passado, a ex-primeira-dama publicou um vídeo em que relatou ter sido “humilhada” pelo enteado em uma ligação telefônica.

“Ele foi muito ríspido, me desrespeitou e me maltratou ao telefone. E 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 Michelle.

Pesquisa

Como mostrou a pesquisa Meio/Ideia, a maioria dos brasileiros tomou conhecimento do vídeo: 33,5% acompanharam o caso e 24,1% ouviram dele. Entre aqueles que souberam do episódio, 29% consideram que as declarações de Michelle são totalmente verdadeiras e 35% avaliam que elas são mais verdadeiras do que falsas.

O distanciamento de Michelle preocupa a pré-campanha de Flávio, que enfrenta dificuldades para ampliar sua presença junto ao eleitorado feminino. Em um eventual segundo turno contra Lula (PT), o senador aparece com 34,2% das intenções de voto entre as mulheres, enquanto o petista registra 50,4%, segundo a mesma pesquisa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/07/2026

POLÍTICA - VALDEMAR NÃO VÊ SUBSTITUTA NO PL MULHER

Do Estadão Conteúdo

O presidente nacional do PL Valdemar Costa Neto afirmou nesta quarta-feira, 8, que o partido não pretende substituir Michelle Bolsonaro na presidência do PL Mulher. Segundo ele, nenhuma integrante da legenda reúne as mesmas características da ex-primeira-dama para ocupar o cargo.

“Sem querer desmerecer as mulheres do nosso partido, aliás, são muito melhores do que os homens, nós não temos ninguém à altura da Michelle. A Michelle tem um poder muito grande de comunicação, fala bem, tem imagem boa e é dedicada”, declarou a jornalista após participar de almoço promovido pela Frente Parlamentar pelo Brasil Competitivo (FPBC) em parceria com outras frentes parlamentares.

Questionado sobre a possibilidade de deputadas do partido, como Bia Kicis (DF), Caroline de Toni (SC) ou Júlia Zangari (SC), assumirem a função, Valdemar respondeu: “Nomes nós temos, mas você já imaginou? Se a gente colocar uma, você sabe como é mulher, né?”.

O dirigente nacional da sigla afirmou que estuda extinguir a Presidência nacional do PL Mulher, mantendo apenas os comandos estaduais, que teriam autonomia. Caso Michelle volte atrás em sua decisão de deixar o comando do núcleo feminino do partido, Valdemar afirma que o cenário seria outro. “Se a Michelle repensar, eu faço o que ela quiser”, afirmou.

No dia 30 de junho, Michelle anunciou que deixaria a posição para “dedicar-se integralmente” aos cuidados com a filha e o marido, o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). Segundo ela, a decisão foi tomada “após muito refletir com o marido sobre o momento que estão vivendo na família”. Ela era presidente do PL Mulher desde março de 2023.

A saída ocorreu poucos dias depois de atrito público entre a ex-primeira-dama e o enteado Flávio Bolsonaro (PL-RJ), exposto em vídeos publicados por ela nas redes sociais.

Ainda não há definição sobre se ela vai abandonar o projeto de uma candidatura ao Senado. Segundo Valdemar, na conversa em que ela anunciou que deixaria o PL Mulher, a ex-primeira-dama disse que “talvez não fosse candidata a senadora”.

Dirigentes do PL estão confiantes de que ela não deixará a disputa, mas avaliam que, caso Michelle desista de concorrer, o espólio eleitoral da ex-primeira-dama pode migrar para alguém da própria sigla.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/07/2026

POLÍTICA - “TEBET E MARINA REAGEM A CRÍTICAS DE TARCÍSIO SOBRE DISPUTA EM SP

Governador reclama das candidaturas ‘de fora’ das ex-ministras é ironizado: “Não precisei dar endereço alheio para me candidatar”, disse Tebet

Do Estadão Conteúdo



Simone Tebet e Marina Silva lideram as pesquisas de intenção de voto para o Senado em São Paulo

As pré-candidatas ao Senado por São Paulo Marina Silva (Rede) e Simone Tebet (PSB) rebateram as críticas feitas pelo governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) sobre as candidaturas das ex-ministras, nascidas no Acre e em Mato Grosso do Sul, respectivamente.

“Sou corintiana, não flamenguista, e pago imposto em São Paulo há dez anos. Não precisei dar endereço



alheio para me candidatar”, disse Simone Tebet à CNN Brasil nesta quarta-feira, 8.

A fala fez referência direta a Tarcísio, que nasceu no Rio de Janeiro, torce para o Flamengo e transferiu seu domicílio eleitoral para São Paulo em 2022, ano em que foi eleito. Na época, ele declarou endereço em São José dos Campos, onde afirmou ter familiares residindo há mais de 20 anos. A mudança foi alvo de questionamento, mas a Justiça Eleitoral de São Paulo deferiu a candidatura.

Nesta quinta-feira, 9, durante agenda em Campinas, Marina Silva afirmou que o governador adota “dois pesos e duas medidas” e que suas falas denunciavam mais a ele do que a ela e a companheira de chapa, Simone.

“É claramente uma pessoa que tem dois pesos e duas medidas. Ele acha que para ele vir fazer política aqui é natural, e para mim e a Simone, não. E eu acho que tem também uma atitude de preconceito contra as mulheres, de se acharem os donos do mundo. Nós podemos montar o nosso território, a nossa barraca, onde quisermos. As mulheres vão ser sempre vistas como estrangeiras, como ‘devem ficar do lado de fora’”, disse em entrevista ao g1 Campinas.

Cartão vermelho

Em evento ao lado do também pré-candidato ao Senado por São Paulo Guilherme Derrite (PP), o governador paulista sugeriu na quarta-feira que a escolha de Simone e Marina por disputarem vagas no Estado se deve às chances de que não fossem eleitas em seus estados natais.

“Com todo respeito às duas candidatas ao Senado dos outros partidos, elas não começaram a fazer política em São Paulo, não elegeram este Estado para servir. Foram servir o Mato Grosso do Sul e o Acre, e levaram o cartão vermelho do Mato Grosso do Sul e do Acre. Se fossem concorrer por lá, lá não seriam eleitas, e pode ter certeza, não serão aqui também”, afirmou Tarcísio.

Pesquisa Datafolha divulgada na segunda-feira, 6, mostrou que Marina e Tebet lideram a disputa ao Senado com 18% e 16% das intenções de voto, respectivamente. As ex-ministras estão à frente dos pré-candidatos apoiados por Tarcísio: o presidente da Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp), André do Prado (PL), aparece com 11%, e Derrite tem 10%.

Marina exerce o mandato de deputada federal por São Paulo desde 2022. Tebet disputa pela primeira vez um cargo eletivo no Estado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

POLÍTICA - PAULISTAS TEMEM FALTA DE POLICIAMENTO

Segundo o Datafolha, a falta de efetivo é o principal problema na área de segurança

Do Estadão Conteúdo

A sensação de que faltam policiais nas ruas continua sendo a principal preocupação dos moradores do Estado de São Paulo quando o assunto é segurança pública. Pesquisa Datafolha divulgada nesta quarta-feira, 8, mostra que 20% da população considera a falta de efetivo o maior problema da área.

Embora o índice seja menor do que o registrado em 2022, quando era de 24%, a questão segue à frente de temas como assaltos e tráfico de drogas. O levantamento ouviu 1.608 pessoas com 16 anos ou mais em 71 municípios paulistas. A margem de erro é de dois pontos percentuais, para mais ou para menos.

Os assaltos aparecem em segundo lugar entre as principais preocupações dos entrevistados, citados por 11% dos paulistas, três pontos percentuais a mais do que no levantamento anterior. Em seguida, vem o tráfico de drogas, mencionado por 8%, o dobro do registrado em 2022.

Outros problemas lembrados pelos entrevistados foram a sensação de insegurança de forma geral (7%), a impunidade ou a ineficácia das leis (6%), a atuação de facções criminosas e do crime organizado (4%) e o despreparo das forças policiais (4%).

A percepção de que faltam policiais nas ruas é compartilhada por diferentes grupos da população. Entre os eleitores do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), 19% apontam esse como o principal problema da segurança pública. Entre os eleitores do ex-governador Fernando Haddad (PT), o índice chega a 25%.

A preocupação também varia conforme a idade e a região do Estado. Entre pessoas de 35 a 44 anos, 24% consideram a falta de policiamento o principal desafio da segurança pública, enquanto entre os jovens de 16 a 24 anos esse percentual é de 14%. Na capital e na Região Metropolitana de São Paulo, a queixa é mais frequente: 24% dos moradores apontam a escassez de policiais como principal problema, contra 17% no interior.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/07/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - AVIAÇÃO COMERCIAL SUPERA 100 MILHÕES DE PASSAGEIROS PELA PRIMEIRA

Mercado doméstico bate recorde histórico em 2025, com crescimento de 8,4%, aumento do número de voos e maior taxa de ocupação das aeronaves da série da Anac

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



De acordo com o Anuário do Transporte Aéreo da Anac, as companhias realizaram cerca de 797 mil voos ao longo de 2025, um aumento de 1,6% em relação ao exercício anterior

O transporte aéreo doméstico brasileiro atingiu um marco inédito em 2025 ao ultrapassar, pela primeira vez, a marca de 100 milhões de passageiros transportados em um único ano. Segundo o Anuário do Transporte Aéreo da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), divulgado esta semana, foram 101 milhões de embarques em voos regulares no período, resultado 8,4% superior ao registrado em 2024 e o

maior da série histórica da agência.

O recorde foi acompanhado por outros indicadores que reforçam a expansão do mercado doméstico. As companhias realizaram aproximadamente 797 mil voos ao longo do ano, aumento de 1,6% em relação ao exercício anterior. Ao mesmo tempo, a ocupação média das aeronaves chegou a 83,6%, índice também recorde na série histórica e 1,9% acima do observado em 2024. O resultado mostra que, além de transportar mais passageiros, o sistema passou a utilizar de forma mais eficiente os assentos disponíveis.

O indicador de ocupação, conhecido no setor como load factor, mede a relação entre a demanda efetivamente transportada e a capacidade ofertada pelas empresas aéreas. Quanto maior esse percentual, maior é o aproveitamento dos assentos disponíveis em cada voo. Em 2025, esse índice alcançou seu melhor desempenho desde o início da série estatística da Anac, refletindo uma combinação entre crescimento da demanda e utilização mais eficiente da malha aérea.

Os números também demonstram que o crescimento da aviação comercial ocorreu de forma consistente ao longo do ano. Enquanto o total de passageiros avançou em ritmo superior ao da oferta de voos, a ocupação das aeronaves continuou aumentando, indicando que a expansão do mercado foi acompanhada por uma demanda suficiente para preencher uma parcela maior dos assentos disponibilizados pelas empresas.



A marca de 101 milhões de passageiros representa um novo patamar para a aviação doméstica brasileira. Desde o período de retração provocado pela pandemia, o setor vinha recuperando gradualmente seus indicadores, mas ainda não havia alcançado um volume anual superior a 100 milhões de passageiros. O resultado de 2025 consolida essa trajetória e estabelece um novo recorde para o mercado nacional.

O aumento da movimentação ocorreu paralelamente ao crescimento das operações realizadas no país. As cerca de 797 mil decolagens e pousos registrados no mercado doméstico representam a continuidade da ampliação da malha aérea, ainda que em ritmo inferior ao avanço da demanda por transporte de passageiros. Essa diferença contribuiu para elevar a taxa de ocupação dos aviões ao maior nível já observado pela agência reguladora.

Outro aspecto destacado pelo anuário é que os três principais indicadores do mercado doméstico — passageiros transportados, ocupação das aeronaves e movimentação operacional — apresentaram evolução em 2025. O desempenho confirma a expansão da atividade aérea no país e reforça a tendência de fortalecimento da demanda por viagens em rotas nacionais.

Embora o avanço do número de passageiros tenha sido o principal destaque do levantamento, os dados mostram que o crescimento ocorreu acompanhado de ganhos na eficiência operacional. Com aeronaves voando mais cheias e maior utilização da capacidade disponível, o mercado doméstico encerrou 2025 reunindo seus melhores indicadores desde o início da série histórica da Anac.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - VOOS INTERNACIONAIS TAMBÉM REGISTRAM ANO HISTÓRICO

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O mercado internacional de transporte aéreo também encerrou 2025 com desempenho recorde. Segundo a Anac, foram transportados 28 milhões de passageiros em voos entre o Brasil e outros países, volume 13,5% superior ao registrado em 2024 e o maior já contabilizado pela agência reguladora.

Além do crescimento da demanda, houve expansão das operações. As empresas realizaram cerca de 162 mil voos internacionais ao longo do ano, alta de 14% em comparação com o período anterior. O desempenho acompanhou o aumento do fluxo de passageiros e contribuiu para que o segmento registrasse novos recordes de movimentação.

A taxa média de ocupação das aeronaves também atingiu o maior nível da série para o mercado internacional. O indicador passou de 85,4% em 2024 para 85,8% em 2025, mostrando que os aviões operaram com maior aproveitamento da capacidade disponível.

Os dados mostram que o crescimento das ligações internacionais ocorreu em ritmo superior ao observado no mercado doméstico. Enquanto as viagens dentro do país avançaram 8,4% no número de passageiros, as operações internacionais registraram expansão de 13,5%, refletindo o fortalecimento da demanda por viagens ao exterior e para o Brasil.

Com isso, 2025 terminou com recordes anuais simultâneos de passageiros transportados, número de voos e ocupação das aeronaves nas operações internacionais, consolidando o melhor desempenho já registrado pela Anac nesse segmento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - PASSAGEM AÉREA TEVE QUEDA NO PREÇO MÉDIO EM 2025

Segundo Anuário da Anac, tarifa doméstica recuou 3,3% em termos reais, mas mercado continuou oferecendo bilhetes de R\$ 300 a mais de R\$ 1.500

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O anuário da Anac considera apenas as tarifas efetivamente comercializadas ao público em geral, excluindo bilhetes vendidos em condições especiais ou com descontos restritos

A tarifa doméstica anual média do transporte aéreo brasileiro recuou 3,3% em termos reais em 2025, segundo o Anuário do Transporte Aéreo da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). O levantamento mostra que, apesar da redução do valor médio dos bilhetes, o mercado continuou

oferecendo passagens em diferentes faixas de preço, desde tarifas inferiores a R\$ 300 até bilhetes vendidos por mais de R\$ 1.500.

Os dados indicam que 23,8% das passagens comercializadas ao público geral custaram menos de R\$ 300 ao longo do ano. Na outra ponta, apenas 6,8% dos bilhetes foram vendidos acima de R\$ 1.500. Entre esses dois extremos concentrou-se a maior parte das vendas realizadas pelas empresas aéreas no mercado doméstico.

Além da redução da tarifa média, o levantamento aponta queda de 4,9% no yield doméstico, indicador que representa a receita obtida por quilômetro voado. Tanto a tarifa média quanto o yield foram calculados em valores reais, corrigidos pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), permitindo a comparação com o desempenho registrado em 2024.

Os números reforçam que a tarifa média anual representa o comportamento do conjunto das vendas realizadas durante o ano, e não o preço de uma passagem específica. Na prática, os valores variam conforme fatores como antecedência da compra, época da viagem, oferta de assentos e demanda em cada rota.

O anuário considera apenas as tarifas efetivamente comercializadas ao público em geral, excluindo bilhetes vendidos em condições especiais ou com descontos restritos. Dessa forma, o indicador busca retratar o comportamento médio do mercado brasileiro de transporte aéreo regular.

A divulgação da distribuição das tarifas também permite acompanhar como os preços se espalham pelo mercado. Embora quase um quarto dos bilhetes tenha sido vendido por menos de R\$ 300, a existência de passagens acima de R\$ 1.500 mostra que o transporte aéreo continua operando com diferentes níveis de preço, conforme as características de cada viagem. O levantamento da Anac não detalha a participação das demais faixas tarifárias, mas indica que a maior parcela das vendas ocorreu entre esses dois extremos.

Os indicadores foram divulgados em um ano marcado por recordes na movimentação aérea. Em 2025, o mercado doméstico ultrapassou pela primeira vez a marca de 100 milhões de passageiros transportados, demonstrando que a expansão da demanda ocorreu simultaneamente à redução da tarifa média anual em termos reais. O anuário, no entanto, limita-se à apresentação dos dados estatísticos e não estabelece relação de causa e efeito entre esses movimentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - MENOS AEROPORTOS RECEBERAM VOOS REGULARES EM 2025

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O número de aeroportos brasileiros atendidos por voos regulares domésticos diminuiu em 2025, mesmo em um ano de recordes para a aviação comercial. Segundo o Anuário do Transporte Aéreo da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), 135 aeroportos receberam operações regulares ao longo do ano, contra 151 registrados em 2024, uma redução de 10,6%.

O levantamento não apresenta as razões para a diminuição do número de aeroportos atendidos nem detalha quais terminais deixaram de receber operações. O dado é registrado apenas como parte da evolução da infraestrutura aeroportuária brasileira.

A redução ocorreu em um contexto de expansão do mercado doméstico. No mesmo período, o país registrou 101 milhões de passageiros transportados, cerca de 797 mil voos e taxa média de ocupação das aeronaves de 83,6%, os maiores resultados da série histórica da agência reguladora.

Os números mostram que o crescimento da demanda por transporte aéreo foi acompanhado por operações concentradas em um número menor de aeroportos com voos regulares. Sem avançar sobre as causas desse movimento, o anuário registra apenas a evolução dos indicadores, que passaram a compor o balanço estatístico do setor em 2025.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - AÉREAS TERÃO DE GARANTIR ASSENTOS CONTÍGUOS PARA MENORES DE 16 ANOS

Resolução da Anac reafirma direito de crianças e adolescentes viajarem ao lado de responsáveis e prevê punições às companhias que descumprirem a regra

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Pelas novas regras, as companhias deverão assegurar que crianças e adolescentes menores de 16 anos sejam acomodados ao lado de pelo menos um responsável ou familiar

As empresas aéreas que operam no Brasil deverão garantir que passageiros menores de 16 anos viajem em assentos contíguos aos de seus responsáveis ou familiares, mesmo quando não houver contratação do serviço de marcação antecipada de assentos. A determinação foi

regulamentada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), por meio da Resolução nº 807, publicada no Diário Oficial da União, e prevê punições administrativas às companhias que descumprirem a norma.

A medida atende, em caráter provisório, a uma decisão da 8ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal e reafirma o entendimento adotado pela agência desde a publicação da Portaria nº 13.065, de novembro de 2023. Com a regulamentação, a obrigação das empresas passa a estar expressamente disciplinada em resolução da Anac.

Pelas novas regras, as companhias deverão assegurar que crianças e adolescentes menores de 16 anos sejam acomodados ao lado de pelo menos um responsável ou familiar. A garantia vale tanto no momento da compra da passagem quanto em situações de alteração da reserva, independentemente de o passageiro contratar ou não o serviço de escolha antecipada de assentos.



A Anac esclareceu que o direito de viajar ao lado do responsável não se confunde com a marcação antecipada de um assento específico. Isso significa que as empresas continuam autorizadas a cobrar pela escolha prévia de determinados lugares, desde que assegurem, sem custo adicional, que o menor permaneça em poltrona contígua à do responsável.

Na prática, quando o passageiro optar por não pagar pelo serviço de marcação antecipada, a companhia poderá distribuir os assentos conforme seus critérios operacionais. Entretanto, essa definição não poderá resultar na separação entre o menor e o responsável durante o voo.

A gratuidade também não se aplica quando o passageiro optar por assentos que ofereçam benefícios adicionais, como maior espaço para as pernas, localização privilegiada na aeronave ou mudança para uma classe superior. Nesses casos, permanecem válidas as cobranças normalmente praticadas pelas empresas para esse tipo de serviço.

A resolução também estabelece consequências para o descumprimento da regra. As empresas que deixarem de garantir a acomodação conjunta poderão ser alvo de sanções administrativas aplicadas pela Anac, conforme os procedimentos previstos na Resolução nº 762, de dezembro de 2024, que disciplina a fiscalização e a aplicação de penalidades pela agência.

Segundo a Anac, a regulamentação reforça um direito que já vinha sendo adotado desde 2023, mas que agora passa a contar com previsão expressa sobre a obrigação das empresas e sobre a possibilidade de punição em caso de descumprimento. A agência resalta que o objetivo da norma é assegurar que menores de 16 anos viajem acompanhados de seus responsáveis ou familiares, preservando a assistência necessária durante toda a viagem.

Padronização

A publicação da resolução também busca uniformizar a aplicação da regra entre as empresas aéreas. Nos últimos anos, consumidores relataram casos em que crianças e adolescentes foram separados de seus responsáveis quando estes optaram por não pagar pela marcação antecipada de assentos. Com a regulamentação, as companhias continuam livres para comercializar o serviço de escolha de lugares, mas deverão garantir, independentemente dessa contratação, que o menor permaneça ao lado de um responsável ou familiar durante o voo.

A nova regulamentação não altera as regras para passageiros que desejem escolher antecipadamente um assento específico. Nesses casos, a contratação do serviço continua facultativa e sujeita às tarifas estabelecidas por cada companhia aérea. O que passa a ser obrigatório é a acomodação conjunta de menores de 16 anos e seus responsáveis, ainda que a definição dos lugares seja feita pela própria empresa no momento da distribuição dos assentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - SENADO HOMENAGEIA PORTO ITAPOÁ PELOS 15 ANOS DE OPERAÇÃO

Sessão solene reconhece trajetória do terminal catarinense, que recebeu cerca de R\$ 3 bilhões em investimentos privados

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

O Senado Federal homenageou, nesta quarta-feira (9), o Porto Itapoá pelos 15 anos de operação do terminal catarinense. Em sessão solene proposta pela senadora Ivete Appel da Silveira (MDB-SC), parlamentares e representantes do setor destacaram a trajetória do empreendimento, que se consolidou entre os maiores terminais de contêineres do país após cerca de R\$ 3 bilhões em investimentos privados e uma expansão que elevou sua capacidade operacional de 350 mil para 1,8 milhão de TEU por ano.



Parlamentares e representantes do setor destacaram a durante a sessão trajetória do empreendimento, que se consolidou entre os maiores terminais de contêineres do país

A homenagem ocorre em um momento de novos investimentos no complexo portuário. Está em andamento a dragagem e o aprofundamento do canal de acesso à Baía da Babitonga, obra iniciada em 2025 e prevista para ser concluída no segundo

semestre deste ano. Com profundidade de até 16 metros, o canal permitirá que o complexo seja o primeiro do Brasil apto a receber navios de até 366 metros de comprimento com carga máxima, ampliando a competitividade da região no comércio exterior.

Ao abrir a sessão, a senadora Ivete Appel da Silveira afirmou que a homenagem representa o reconhecimento da importância do terminal para o desenvolvimento do país. “Essa homenagem representa o reconhecimento do Senado Federal a um empreendimento que, em apenas 15 anos, transformou-se em um dos maiores exemplos de eficiência, inovação e desenvolvimento no Brasil”, disse.

Inaugurado em 2010, o Porto Itapoá tornou-se um dos principais polos de movimentação de contêineres do país. Em 2025, o terminal movimentou 1,5 milhão de TEU, acumulando mais de 10 milhões de TEU desde o início das operações. Segundo ranking da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o empreendimento ocupa atualmente a terceira posição entre os terminais brasileiros de contêineres, além de figurar como o segundo maior porto de contêineres do país.

Para o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten, a trajetória do terminal demonstra como um projeto considerado improvável se transformou em uma das principais infraestruturas logísticas nacionais.

“Quando a gente cria um terminal de contêineres num local que não tinha vocação portuária era um sonho, mas se tornou realidade”, afirmou.

O executivo ressaltou que o crescimento da empresa amplia também sua responsabilidade com o desenvolvimento econômico. “Somos o terceiro maior terminal de contêineres do País, o segundo maior porto de contêineres do Brasil e temos responsabilidade para Santa Catarina e para o país. Porto é porta, somos uma passagem. Nós desenvolvemos infraestrutura nacional e procuramos contribuir para a geração de renda e para o desenvolvimento do estado”, ressaltou.

Desenvolvimento

O desenvolvimento do terminal também foi apontado como um dos principais fatores de transformação econômica do município de Itapoá. Desde a inauguração do porto, a cidade registrou crescimento populacional de aproximadamente 136%, expansão real do Produto Interno Bruto superior a 240% e aumento da arrecadação municipal de cerca de R\$ 35 milhões para R\$ 380 milhões anuais. Atualmente, o empreendimento responde por aproximadamente 2 mil empregos diretos e 8 mil indiretos.

O prefeito de Itapoá, Jeferson Garcia (MDB), destacou os impactos do empreendimento sobre o município. “Um exemplo de coragem, visão e trabalho que transformou para sempre o destino do nosso município”, disse.

Fundador do Porto Itapoá, Odelir Battistela lembrou que a implantação do terminal começou quando poucos acreditavam no potencial logístico da região. “Acreditamos no potencial do Porto de Itapoá quando poucos imaginavam que se tornaria um dos principais polos logísticos do Brasil. Desde o início tivemos convicção de que era possível tornar esse sonho em realidade. Enxergamos na Baía da

Babitonga uma oportunidade de criar um empreendimento capaz de contribuir para o desenvolvimento da região e do país”, concluiu.

Além da expansão já concluída, o Porto Itapoá executa atualmente a quarta fase de ampliação, com investimentos de R\$ 500 milhões. A nova etapa deverá ampliar a capacidade operacional do terminal para acompanhar o crescimento do comércio exterior brasileiro nas próximas décadas, consolidando o complexo como um dos principais hubs de contêineres da América do Sul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SÃO FRANCISCO INVESTIRÁ R\$ 11 MILHÕES NA DUPLICAÇÃO DA BR-280

Recursos próprios serão usados para ampliar a capacidade da principal via de acesso ao complexo portuário

Por **CÁSSIO LYRA** redacao.jornal@redebeneews.com.br



As obras terão início no quilômetro zero da BR-280, em frente ao Terminal Santa Catarina, com a implantação de duas novas faixas de rolamento em cerca de 800 metros da rodovia

O Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, vai investir recursos próprios na duplicação de um trecho da BR-280, principal acesso ao complexo portuário. A obra, estimada em R\$ 11 milhões, deve ampliar a fluidez, a segurança e a eficiência no tráfego de caminhões que atendem os terminais.

Em entrevista ao BE News, o presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira, falou sobre o planejamento que viabilizou os recursos e o investimento na principal via de acesso ao complexo portuário. Vieira ressaltou que a obra deve melhorar significativamente o acesso e proporcionar mais agilidade no fluxo de caminhões nos terminais.

A OBRA, ESTIMADA EM R\$ 11 MILHÕES, DEVE AMPLIAR A FLUIDEZ, A SEGURANÇA E A EFICIÊNCIA NO TRÁFEGO DE CAMINHÕES QUE ATENDEM OS TERMINAIS

O projeto prevê intervenções em um trecho de 1,4 quilômetro. As obras terão início no quilômetro zero da BR-280, em frente ao Terminal Santa Catarina (Tesc), com a implantação de duas novas faixas de rolamento em cerca de 800 metros da rodovia, além de outros 600 metros na Avenida Engenheiro Leite Ribeiro, que faz a ligação entre a rodovia federal e o porto.

Segundo o presidente, a duplicação da BR-280 no acesso aos terminais é uma demanda antiga da comunidade portuária. Ele destacou ainda que a decisão de utilizar recursos próprios foi definida pelo Governo do Estado.

“Diante dos sucessivos atrasos e da falta de perspectiva de uma solução a curto prazo, o governador Jorginho Mello determinou que o porto realizasse o investimento com recursos próprios na implantação de duas novas faixas de acesso. O objetivo é melhorar o fluxo de caminhões, aumentar a segurança e dar mais eficiência à operação logística”, comentou.

Vieira explicou que os recursos para a obra são provenientes dos dividendos distribuídos pelo porto ao Governo do Estado, seu principal acionista. Ele ressaltou que o complexo registra lucro pelo terceiro ano consecutivo, permitindo o reinvestimento em melhorias na infraestrutura.

Na semana passada, quando o porto completou 71 anos de operações, o Governo do Estado autorizou a publicação do edital para contratação da empresa responsável pelas obras. “A contratação tem valor referência de R\$ 11 milhões e contempla serviços de pavimentação, restauração, drenagem, sinalização e intervenções complementares. A obra deve começar em setembro e a execução está prevista para durar dez meses”, afirmou.

Cleverton Vieira também destacou os impactos positivos da intervenção no acesso à zona portuária. Segundo ele, a conclusão das obras deve ampliar a capacidade viária para os caminhões que atendem os terminais.

“Embora não resolva todos os desafios da mobilidade na região, a obra representa um avanço importante para dar mais fluidez, segurança e eficiência ao acesso portuário”, analisou.

Por fim, o presidente ressaltou que a melhoria não deve impactar diretamente o volume de cargas movimentadas, mas trará ganhos operacionais.

“Vamos ter, sim, uma maior agilidade para a entrada e saída de veículos do porto, trazendo benefícios aos motoristas e à comunidade em geral, que terá menos congestionamentos no entorno do complexo portuário”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 10/07/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS - EMBAIXADA DA SUÍÇA PRESSIONA GOVERNO POR LEILÃO DO TECON SANTOS 10

Representantes defendem abertura do processo e reforçam importância do megaterminal do Porto de Santos para investidores internacionais e o Mercosul

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Durante o encontro, a comitiva destacou a importância de avançar com o processo licitatório, ressaltando o papel do Tecon Santos 10 para a agenda econômica do Mercosul

A Embaixada da Suíça intensificou a articulação junto ao governo federal para defender a realização do leilão do megaterminal de contêineres no Porto de Santos (SP). Em reunião realizada na terça-feira (7), representantes suíços se encontraram com o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, e integrantes da pasta para tratar do tema.

Durante o encontro, a comitiva destacou a importância de avançar com o processo licitatório, ressaltando o papel estratégico do empreendimento para a agenda econômica do Mercosul.

A discussão ocorre em meio à decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de manter suspenso o leilão do Terminal de Contêineres Santos 10, medida que gerou insatisfação no Palácio do Planalto e entre representantes internacionais interessados no projeto.

A suspensão, mantida durante decisão na semana passada, está relacionada ao impasse sobre o modelo de concessão a ser adotado. Nos bastidores, assessores do governo avaliam que a indefinição ampliou o desgaste interno, especialmente em relação à atuação do secretário nacional de Portos e Aeroportos, Alex Ávila.

Segundo interlocutores, há críticas de que o secretário não estaria alinhado à diretriz do governo, que prevê um modelo de licitação totalmente aberto, permitindo a participação de empresas estrangeiras e de grupos já atuantes no setor.

A orientação para esse formato partiu diretamente do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, após pressões de investidores internacionais. Diante disso, o Palácio do Planalto defende que o Ministério de Portos e Aeroportos ajuste a modelagem da concessão conforme a diretriz presidencial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

BRASIL EXPORT - BARRA NORTE SERÁ DESTAQUE EM DEBATE NO CENTRO-OESTE EXPORT

Painel discutirá otimização do calado, janelas de maré, investimentos privados e políticas públicas para ampliar a competitividade das exportações da produção do Centro-Oeste

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O painel discutirá fatores que influenciam a eficiência das operações nos portos da região e investimentos necessários para ampliar a competitividade dos corredores de exportação

A importância da Barra Norte para a competitividade das exportações do Centro-Oeste será um dos destaques da programação do Centro-Oeste Export 2026, que será realizado nos dias 23 e 24 de julho, em Rio Verde (GO).

Organizado pelo Grupo Brasil Export, o fórum reunirá

autoridades, especialistas e representantes da iniciativa privada para discutir temas ligados à infraestrutura logística nacional, com transmissão ao vivo pela TV BE News.

O assunto será debatido no painel “A Importância da Barra Norte para a competitividade da exportação da produção do Centro-Oeste”, marcado para as 14h45 do dia 23. A proposta é discutir fatores que influenciam a eficiência das operações nos portos da região e os investimentos necessários para ampliar a competitividade dos corredores de exportação.

Entre os temas previstos estão a otimização do calado da Barra Norte e das janelas de maré, aspectos considerados fundamentais para aumentar a eficiência da navegação e ampliar a capacidade operacional dos terminais. O painel também abordará os investimentos privados realizados na região e o papel dessas iniciativas na evolução da infraestrutura portuária.

Outro ponto em debate será a atuação das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento da Barra Norte, além dos impactos dos fenômenos climáticos sobre a navegabilidade e seus reflexos para a logística de exportação. A discussão deverá reunir diferentes perspectivas sobre os desafios e as oportunidades para garantir maior previsibilidade às operações e fortalecer a utilização desse corredor logístico.

O painel será moderado pelo diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo. A apresentação ficará a cargo da diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap. Participam como debatedores o gerente de Pesquisa e Análise do Instituto Praticagem do Brasil, Edson Mesquita dos Santos, e o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa.

A Barra Norte vem consolidando sua relevância na logística brasileira ao ampliar sua participação no escoamento das cargas destinadas ao mercado internacional. Nesse contexto, o painel pretende reunir representantes do setor para discutir medidas capazes de aprimorar as condições de

navegação, estimular novos investimentos e contribuir para a competitividade das exportações brasileiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

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 Painel: 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 Painel: 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 Painel: 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 Painel 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 Painel: 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: 10/07/2026

PETRÓLEO E GÁS - GOVERNO MANTÉM IMPOSTO DE 12% SOBRE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO

Gecex prorroga medida por até 60 dias e cita agravamento das tensões no Oriente Médio para preservar o abastecimento de combustíveis no mercado interno

Do Estadão Conteúdo



O Imposto de Exportação de petróleo foi criado para compensar o corte de impostos federais no diesel

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.

“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 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 perdeu a validade nessa quinta-feira.

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.

Durante a manhã de quinta-feira, 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

PETRÓLEO E GÁS - DURIGAN ADOTA CAUTELA SOBRE SUBSÍDIOS

Ministro da Fazenda disse que gostaria retirar medidas para gasolina semana que vem

Do Estadão Conteúdo



A retirada do subsídio da gasolina voltará a ser analisada com base nos desdobramentos do conflito no Oriente Médio

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse nesta quinta-feira (9) que é preciso cautela na retirada de subsídio dos combustíveis com uma nova alta no petróleo e que gostaria de retirar parte das medidas para gasolina na próxima semana.

“Ontem (quarta-feira, 8) o petróleo voltou a subir para US\$ 80 e aí temos que adotar com cautela a retirada de subsídio. Essa semana eu ia 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, a depender da situação, o que eu gostaria de fazer é retirar o subsídio da gasolina”, afirmou.

Durigan declarou ainda que a alta de etanol na gasolina está mantida e deve ocorrer nos próximos dias. Ele disse que o cancelamento da reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) foi por conta da guerra e que o aumento da mistura está garantido. “Foi suspensa em razão da guerra. Como a gente estava com a mudança nos indicadores, nos preços, durante a reunião, a gente vai aguardar para fazer essa avaliação e ver se tem alguma outra medida que estamos estudando que seria necessária no CPNE isso não afeta a decisão do E32”, completou.

Sobre biodiesel, ele afirmou que a discussão é mais técnica, sobre se a atual infraestrutura dos carros receberia bem uma mistura maior no diesel, mas que o governo quer ter aumento do biodiesel no diesel ainda este ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

MINERAÇÃO - VALE NEGA ACORDO PARA SAÍDA DE EX-PRESIDENTE DO CONSELHO

Mineradora afirma à CVM que Daniel Stieler decidiu renunciar por iniciativa própria e diz que contrato prevê apenas obrigações de não competição e confidencialidade

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O mandato de Daniel Stielor à frente do conselho de administração da Vale só venceria em abril do próximo ano, mas o fundo de pensão Previ vinha pressionado por sua saída

A mineradora Vale informou à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) que não houve acordo, composição ou indenização condicionando a renúncia de Daniel André Stielor à presidência do conselho de administração. Segundo a companhia, a renúncia foi uma decisão pessoal de Stielor, 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 Stielor. 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 Stielor 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 Stielor. 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.

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 Stielor 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/07/2026

ENERGIA - SÃO PAULO SELECIONA 214 CIDADES PARA RECEBER USINAS SOLARES

Programa estadual prevê investimento inicial de R\$ 5 milhões para instalar sistemas de geração de energia em prédios públicos e reduzir os gastos das prefeituras com eletricidade

Do Estadão Conteúdo

O Governo de São Paulo definiu os 214 municípios que participarão da primeira fase de um programa voltado à instalação de sistemas de geração de energia solar em edifícios públicos municipais. A ação será executada pela Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil) e contará com

aporte inicial de R\$ 5 milhões do Fecop (Fundo Estadual de Prevenção e Controle da Poluição) para apoiar a implantação dos projetos.



As cidades selecionadas serão chamadas gradualmente para apresentar a documentação necessária, conforme a liberação de recursos. Foto: José Cruz/Agência Brasil

A relação completa dos municípios contemplados foi publicada no Diário Oficial do Estado. As cidades selecionadas serão chamadas gradualmente para apresentar a documentação necessária, conforme a liberação de recursos. O objetivo é viabilizar a instalação de usinas fotovoltaicas em prédios públicos, contribuindo para reduzir as despesas das administrações municipais com energia elétrica e ampliar o uso de fontes renováveis.

Cada projeto poderá receber financiamento para a implantação de sistemas com potência de até 75 kWp, capacidade considerada suficiente para atender ao consumo equivalente a aproximadamente 50 residências. De acordo com o governo estadual, a diminuição dos gastos com eletricidade permitirá que as prefeituras direcionem parte dos recursos economizados para outras áreas de interesse da população.

Entre os municípios com melhor classificação no processo de seleção estão Taiacu, Pongaí e Salmourão. A região administrativa de São José do Rio Preto foi a que concentrou o maior número de cidades habilitadas para esta etapa do programa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/07/2026

TECNOLOGIA E INOVAÇÃO - ROTA BIOCEÂNICA GANHA ACORDO ENTRE CAMPO GRANDE E REGIÃO DO CHILE

Parceria prevê diagnóstico tecnológico, intercâmbio de empresas e estudos para ampliar a integração entre os quatro países

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



O acordo estabelece uma parceria nas áreas de inovação, tecnologia, empreendedorismo, logística, comércio exterior, turismo, cultura, sustentabilidade e desenvolvimento territorial

Campo Grande (MS) e o governo regional de Tarapacá, no Chile, firmaram um termo de cooperação para desenvolver estudos e projetos voltados à Rota Bioceânica, corredor de integração que ligará o Centro-Oeste brasileiro aos portos do norte chileno no Oceano Pacífico. O acordo foi assinado durante o Tarapacá Day, realizado nos dias 7 e 8 de julho, e estabelece uma parceria nas áreas de



inovação, tecnologia, empreendedorismo, logística, comércio exterior, turismo, cultura, sustentabilidade e desenvolvimento territorial.

Na prática, o Parque Tecnológico e de Inovação de Campo Grande (Parktec CG) passa a atuar como articulador de iniciativas e estudos para os municípios localizados ao longo da rota. Entre as primeiras ações previstas está a realização de um diagnóstico tecnológico dos mais de 27 municípios que integram o corredor bioceânico, com o objetivo de identificar gargalos relacionados à infraestrutura digital, conectividade e atendimento aos usuários, além de mapear oportunidades para o desenvolvimento de soluções conjuntas entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

O estudo deverá percorrer todo o trajeto da Rota Bioceânica até os portos da região de Tarapacá, identificando as necessidades específicas de cada município e propondo alternativas para ampliar a integração tecnológica entre os quatro países. A iniciativa também prevê a busca por soluções em parceria com empresas, universidades e parques tecnológicos, com possibilidade de recorrer a outros centros de inovação ou desenvolver novas tecnologias para atender às demandas identificadas.

Entre os desafios já mapeados estão a ampliação da conectividade em trechos da rodovia, o desenvolvimento de ferramentas multilíngues para atendimento a turistas e transportadores e a criação de sistemas de inteligência de dados capazes de medir a maturidade tecnológica dos municípios inseridos no corredor.

A cooperação também prevê intercâmbio entre empresas, startups e instituições brasileiras e chilenas. Atualmente, o Parktec abriga dez empresas incubadas, que poderão participar de iniciativas voltadas à internacionalização de negócios e ao desenvolvimento de soluções para diferentes segmentos. Entre as possibilidades estão projetos voltados ao turismo, com foco na divulgação de atrativos ao longo da Rota Bioceânica, além de iniciativas nas áreas de desenvolvimento econômico, educação, saúde e integração entre universidades.

O termo contempla ainda a realização de seminários, missões técnicas, capacitações, rodadas de negócios e projetos conjuntos, aproximando o ecossistema de inovação de Campo Grande das oportunidades existentes em Tarapacá, região onde estão localizados os portos que conectam a Rota Bioceânica ao Oceano Pacífico.

Tarapacá Day

Além da assinatura do termo de cooperação, o Tarapacá Day reuniu representantes do setor público, empresários e instituições ligadas ao comércio exterior para apresentar oportunidades de negócios relacionadas ao corredor bioceânico e aos mercados da Ásia-Pacífico.

Durante o encontro, foram apresentados os incentivos oferecidos pela Zona Franca de Iquique (ZOFRI), que permitem operações de estocagem, processamento e distribuição de mercadorias no Chile, além da estrutura logística da Empresa Portuária de Iquique (EPI), apontada como alternativa para reduzir custos e o tempo de transporte de cargas destinadas aos mercados asiáticos.

Outro tema da programação foi o potencial de integração turística entre o Centro-Oeste brasileiro e o norte do Chile, com propostas voltadas ao turismo de negócios e de lazer. Os painéis também discutiram estratégias para ampliar a circulação de bens e serviços, atrair investimentos privados internacionais e aproximar startups brasileiras de investidores estrangeiros.

As atividades do Tarapacá Day contaram com apoio da Prefeitura de Campo Grande, por meio da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Gestão Urbana e Desenvolvimento Econômico, Turístico e Sustentável (Semades), responsável por ações de internacionalização e cooperação institucional. Segundo a administração municipal, a iniciativa busca fortalecer o ambiente de negócios, ampliar a participação de empresas brasileiras no comércio exterior e estimular novas oportunidades de investimentos ao longo da Rota Bioceânica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA AVANÇAM EM JULHO MESMO SEM COTA CHINESA

Demanda externa sustenta embarques, enquanto mercado interno do boi gordo segue travado e com baixa liquidez

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O preço médio da carne exportada também permanece elevado, atingindo US\$ 6.383,70 por tonelada, acima dos US\$ 5.549,40 registrados no mesmo período do ano passado

As exportações brasileiras de carne bovina iniciaram julho em ritmo forte, mesmo após o encerramento da cota destinada à China, sinalizando a continuidade da demanda internacional aquecida. Em paralelo, o mercado interno do boi gordo segue com baixa liquidez e negociações travadas neste início de segundo semestre.

De acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), o Brasil embarcou 45,169 mil toneladas de carne bovina in natura nos três primeiros dias úteis do mês, com

média diária de 15,056 mil toneladas.

O preço médio da carne exportada também permanece elevado, atingindo US\$ 6.383,70 por tonelada, acima dos US\$ 5.549,40 registrados no mesmo período do ano passado. Trata-se do segundo maior valor já observado para meses de julho, atrás apenas de 2022.

A avaliação do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea) é de que, mantido esse ritmo, o mês pode registrar volume expressivo de exportações, reforçando a força da demanda externa pela proteína brasileira.

No mercado interno, o cenário segue marcado por cautela. Compradores e vendedores ainda ajustam suas estratégias e grande parte das negociações ocorre nos mesmos níveis da semana anterior, com alguns negócios fechados abaixo das referências.

Em São Paulo, principal praça pecuária do país, as negociações permanecem travadas. Frigoríficos reduziram as ofertas, enquanto pecuaristas resistem em vender aos preços atuais.

No Pará, a liquidez também é baixa, com negócios pontuais envolvendo pequenos lotes. A arroba do boi gordo varia entre R\$ 315 e R\$ 320, e as escalas de abate seguem entre três e sete dias.

Já no Rio Grande do Sul, a oferta restrita de animais prontos para abate, aliada às condições de inverno e à perda de qualidade das pastagens, mantém os preços firmes. As escalas de abate variam de dois a oito dias, com negócios entre R\$ 24 e R\$ 27 por quilo de carcaça.

No atacado, os preços da carne bovina seguem estáveis, mas o escoamento continua lento. O consumo doméstico ainda não demonstra força suficiente para impulsionar as cotações. A carcaça casada bovina é comercializada, em média, a R\$ 23,84 por quilo à vista.

O início do segundo semestre revela um mercado dividido entre a demanda externa aquecida, que sustenta as exportações, e um ambiente interno ainda marcado por cautela, baixa liquidez e dificuldades na formação de preços entre frigoríficos e pecuaristas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - SENADO APROVA CRÉDITO DE ATÉ R\$ 15 BI PARA EXPORTADORES

Recursos do Plano Brasil Soberano atenderão empresas afetadas por barreiras comerciais e passam a alcançar também cooperativas, associações e novos segmentos do agro

Do JÚNIOR BATISTA redacao.jornal@redenenews.com.br

O Senado Federal aprovou o projeto de conversão em lei da Medida Provisória 1.345/2026, que fortalece o sistema de apoio ao crédito aos exportadores por meio do Plano Brasil Soberano, sob gestão do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A MP autoriza a concessão de até R\$ 15 bilhões em crédito para empresas exportadoras e da agroindústria afetadas por medidas comerciais unilaterais e por instabilidades no cenário internacional.

A medida dá continuidade às ações adotadas pelo governo em 2025, quando foi editada a MP 1.309/25, para enfrentar os efeitos do aumento de tarifas impostas pelos EUA sobre produtos brasileiros. Para isso, a nova MP autoriza o uso do Fundo de Garantia à Exportação (FGE) para respaldar operações de crédito.

A Câmara dos Deputados aprovou a matéria no dia (1º), acatando o parecer da comissão mista. O parecer do senador Alan Rick (Republicanos-AC) estende o alcance da medida aos setores da agricultura, da pecuária, das florestas plantadas, da pesca, da aquicultura e dos recursos minerais, que passam a ter acesso às linhas de crédito.

Outra mudança promovida no texto permite que cooperativas e associações também tenham acesso às linhas de financiamento (desde que atendam aos critérios de elegibilidade previstos na proposta).

Além disso, a nova redação prevê que os recursos poderão ser utilizados para adaptar produtos, serviços e processos às exigências do mercado internacional (incluindo requisitos sanitários, fitossanitários, ambientais, de rastreabilidade e de conformidade exigidos por outros países).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

FINANÇAS - DURIGAN TENTA ESTENDER DESENROLA ADIMPLENTES A BANCOS PRIVADOS

Ministro da Fazenda pede ajuda de dirigentes da Febraban para incluir mais instituições no programa de renegociação de dívidas

Do Estadão Conteúdo



Segundo Dario Durigan, só Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil, além de “um ou dois bancos privados”, sinalizaram interesse em atuar no Desenrola Adimplentes

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse nesta quinta-feira (9) que continua tentando que a Federação Brasileira de Bancos (Febraban) contribua para estender o Desenrola Adimplentes, programa de renegociação de dívidas voltado para quem está com os débitos em dia, a mais bancos privados.

“Sigo fazendo meus pedidos para a Febraban - para o meu amigo Isaac (Sidney), que é o presidente da Febraban, e para o Milton Maluhy (CEO do Itaú), que é o presidente do conselho da Febraban, para que a gente estenda esse programa para os demais bancos”, disse o ministro, durante uma entrevista à Rádio Gaúcha.



Lançado pelo governo em junho, o Desenrola Adimplentes busca aliviar as taxas de juros pagas por trabalhadores informais que estão com as dívidas em dia, mas pagam juros muito elevados. As renegociações são garantidas pelo Fundo Garantidor de Operações (FGO), mas os bancos têm menos incentivos a aliviar as taxas de quem tem pago as parcelas.

Até agora, só Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil - além de “um ou dois bancos privados”, segundo Durigan - sinalizaram interesse em atuar no Desenrola Adimplentes.

Endividamento

Durante a entrevista, o ministro da Fazenda afirmou que o endividamento das famílias está em nível “muito ruim” e que a maior parte das dívidas foi contraída durante a pandemia de covid-19. Por isso, ele disse, o governo decidiu lançar o Desenrola como uma medida paliativa e pontual, embora o programa já esteja na sua segunda edição.

Durigan defendeu que, além de fazer a renegociação, também é necessário produzir crédito de boa qualidade, com juros menores. Ele usou os consignados do INSS, dos servidores públicos e dos trabalhadores da iniciativa privada como um exemplo de linhas do tipo.

Dívidas rurais

Durigan também disse nesta quinta-feira que está na fase final de negociação para uma medida provisória (MP) de renegociação das dívidas rurais, que deve custar R\$ 2 ou R\$ 3 bilhões por ano ao Tesouro para um volume de cerca de R\$ 100 bilhões em operações. Ele concede entrevista à Rádio Gaúcha.

“Vamos mitigar e muito o custo adicional para o Tesouro. Estamos falando de um custo adicional que varia de R\$ 2 ou R\$ 3 bi por ano a mais fora o que tem de subsídio implícito num volume de renegociação que vai chegar a um pouco mais de R\$ 100 bilhões”, afirmou.

Segundo Durigan, é hora de finalizar as negociações logo porque bancos têm reportado risco moral e inadimplência por causa da negociação das dívidas rurais. Ele elogiou ainda o Congresso, por ter agido de forma correta em não avançar nas “pautas-bombas”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

FINANÇAS - DÓLAR CAI AO MENOR NÍVEL EM 3 SEMANAS

Moeda americana encerrou o pregão desta quinta-feira cotada a R\$ 5,12 (-0,5%)

Da Agência Brasil

Apesar da continuidade das tensões entre Estados Unidos e Irã, o dólar fechou em queda nesta quinta-feira (9) e atingiu o menor valor em três semanas. A bolsa de valores voltou a subir, e o petróleo recuou mais de 2% no mercado internacional.

Os três mercados refletiram a melhora do apetite global por risco, com apostas de que a retomada dos conflitos no Oriente Médio não será duradoura.

O dólar à vista encerrou o pregão cotado a R\$5,123, com desvalorização de R\$0,029 (-0,5%), registrando o menor fechamento desde 17 de junho. Em 2026, a divisa acumula queda de 6,65%.

A moeda estadunidense acompanhou o movimento observado no exterior, onde perdeu força frente a moedas como euro e iene, além de divisas de países emergentes, entre elas o peso chileno, o peso colombiano e o rand sul-africano.

Mesmo com o feriado da Revolução Constitucionalista no estado de São Paulo, o mercado de câmbio funcionou normalmente, embora com menor volume de negócios.

Durante o dia, o dólar oscilou entre R\$ 5,156, por volta das 10h, e R\$ 5,1129, por volta das 15h.



O índice DXY, que mede o desempenho da moeda norte-americana frente a uma cesta de seis divisas fortes, recuou 0,08%, aos 100,940 pontos.

Bolsa reage

O Ibovespa interrompeu três sessões consecutivas de queda e fechou em alta de 1,22%, aos 172.742,12 pontos.

O desempenho acompanhou o avanço das bolsas norte-americanas e foi favorecido pela redução dos prêmios de risco no mercado internacional, movimento que também contribuiu para o fechamento da curva de juros no Brasil.

Mesmo com a recuperação desta quinta-feira, o Ibovespa ainda acumula queda de 0,76% na semana. Em julho, o índice sobe 0,42%, enquanto o avanço em 2026 chega a 7,21%.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/07/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - O EXECUTIVO NAS REDES SOCIAIS: UM NOVO E VALIOSO ATIVO NO MUNDO DOS NEGÓCIOS

HELENA MARTHO

Consultora de Marketing Corporativo e Pessoal.

Pós-graduada em Marketing Digital e Growth

e mestre em Comunicação Digital. Palestrante.

opinioao@portalbenews.com.br

Passei os últimos anos trabalhando com executivos dos setores rodoviário, portuário e de navegação. E quando o assunto é marketing digital pessoal, uma frase se repete, quase sempre no mesmo tom de resignação: “Eu não tenho tempo para rede social, meu trabalho fala por mim”. Entendo esse ceticismo. Também já compartilhei dele. Mas é preciso dizer, com todo o carinho e toda a firmeza que a função exige: essa lógica morreu. E morreu justamente no setor que menos parecia precisar dela.

Reconhecer essa nova realidade e, principalmente, verificar que o mercado ainda não a percebe com clareza foram dois dos principais motivos que me levaram a aceitar o convite da direção do BE News – a quem agradeço desde já – para escrever esse artigo.

Infraestrutura sempre foi vista como um mundo de obras, de licitações, de planilhas técnicas, um universo distante do glamour digital que associamos a fundadores de startup ou influenciadores de finanças. Só que essa distância nunca existiu de verdade, e agora ela desapareceu de vez. Quando um leilão portuário é questionado no Tribunal de Contas da União (TCU), quando um contrato ferroviário vence e precisa ser renovado, quando uma tarifação de pedágio vira debate público, a reputação pessoal do executivo, não apenas a institucional da empresa, entra em jogo diante de investidores, do Governo, da imprensa e da própria concorrência.

Durante décadas, o crachá bastou. Hoje, a percepção de quem manda e de quem entende do assunto se constrói fora do organograma, na narrativa que cada executivo consegue sustentar ao longo do tempo. Não é coincidência que conselhos de administração, fundos de investimento e headhunters já pesquisem o nome de um diretor antes de qualquer reunião. O que aparece nessa pesquisa, ou o vazio que aparece no lugar, pesa tanto quanto o currículo.

Os números do universo corporativo B2B ajudam a entender a escala do problema. Segundo levantamento da IBM citado pela DSMN8 em seu relatório sobre estatísticas de marca pessoal, leads gerados a partir da presença de executivos e colaboradores nas redes sociais convertem em negócio sete vezes mais do que leads de outras origens. Mais da metade das decisões de compra entre empresas é influenciada pelo conteúdo que o líder da fornecedora publica. E companhias cujos fundadores cultivam presença pessoal forte costumam captar investimento com metade do tempo de espera. Trocando em miúdos: silêncio digital tem custo, e esse custo aparece no balanço.



Imagine dois cenários. No primeiro, um diretor de uma administração portuária só é citado na imprensa quando há crise — atraso na dragagem, disputa judicial, greves. No segundo, esse mesmo executivo publica, com regularidade, análises curtas sobre o movimento de cargas do porto, comenta gargalos logísticos do setor com dados na mão e aparece em painéis sobre comércio exterior. Quando a crise chegar, e ela sempre chega, qual dos dois terá mais crédito para ser ouvido, e não apenas questionado?

O mesmo vale para concessionárias rodoviárias em ano de revisão tarifária, para operadoras ferroviárias em disputa por trecho de malha, para empresas de aviação regional negociando rota com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Marketing pessoal, nesse contexto, não é vaidade: é gestão de risco reputacional feita com antecedência, quando ninguém está prestando atenção, para que, quando todos estiverem, já exista um histórico de credibilidade acumulada.

A primeira lição que costumo dar a executivos de infraestrutura é: escolham um recorte, não tentem abraçar o setor inteiro. Um presidente de terminal portuário não precisa opinar sobre aviação civil. Ganha mais quem é reconhecido como referência em um tema específico — dragagem, hidrovias, concessão rodoviária — do que quem tenta falar de tudo e não é lembrado por nada.

A segunda é constância sem obsessão. Publicar intensamente por um mês e desaparecer nos três seguintes destrói a confiança que o público começou a depositar. O ritmo ideal é sustentável: uma ou duas reflexões qualificadas por semana valem mais do que uma enxurrada esporádica de posts.

A terceira, talvez a mais delicada, é usar a inteligência artificial como ferramenta de apoio, jamais como substituta da própria voz. As ferramentas de IA já escrevem um artigo de oitocentas palavras em segundos, mas o conteúdo genérico está inundando as redes. E é exatamente por isso que o ponto de vista autêntico do executivo, com sua experiência real de leilão, de obra, de negociação, se tornou mais raro e mais valioso. A recomendação prática é simples: use a IA para gerar ideias e rascunhos, depois reescreva tudo com suas próprias palavras, sua própria experiência, seus próprios exemplos.

A quarta estratégia é talvez a mais esquecida: presença digital não substitui presença física. De nada adianta um perfil impecável no LinkedIn se o executivo desaparece de congressos setoriais, rodas de conversa e eventos da cadeia produtiva. As duas frentes se reforçam: quem conhece o executivo pessoalmente passa a acompanhá-lo online, e quem o acompanha online passa a procurá-lo nos eventos.

Há uma mudança estrutural que exige atenção redobrada em 2026: boa parte das buscas na internet já termina sem clique, porque a resposta aparece pronta em ferramentas de IA generativa, que resumem e recomendam nomes automaticamente. Isso significa que a reputação de um executivo de infraestrutura já não depende só do que o Google mostra, mas do que essas ferramentas conseguem entender sobre ele. Um histórico de conteúdo consistente, com temas claros e evidências de atuação real, é o que hoje permite que essas plataformas reconheçam, e recomendem, um nome quando alguém pergunta quem entende de determinado assunto no setor.

Nenhum executivo de infraestrutura precisa virar celebridade digital, nem trocar a obra pela vitrine. Mas todos precisam entender que a reputação, hoje, é construída todos os dias, não apenas nos momentos de crise ou de um grande anúncio. A ponte mais importante que um líder do setor pode construir talvez não seja de concreto, mas a que facilita a apresentação de sua experiência real ao público que precisa confiar nela, antes mesmo de conhecê-lo pessoalmente.

Helena Martho. Consultora de Marketing Corporativo e Pessoal. Pós-graduada em Marketing Digital e Growth e mestre em Comunicação Digital. Palestrante.

DURANTE DÉCADAS, O CRACHÁ BASTOU. HOJE, A PERCEPÇÃO DE QUEM MANDA E DE QUEM ENTENDE DO ASSUNTO SE CONSTRÓI FORA DO ORGANOGRAMA, NA NARRATIVA QUE CADA EXECUTIVO CONSEGUE SUSTENTAR AO LONGO DO TEMPO

JUSTIÇA - PF MIRA SUSPEITO DE INTIMIDAR JORNALISTAS NO CASO MASTER

Thiago Miranda é dono de uma agência que contratou influenciadores para realizar ataques a profissionais e ao Banco Central

Do Estadão Conteúdo



A operação de busca e apreensão da Polícia Federal foi autorizada pelo ministro André Mendonça, do STF

A Polícia Federal realizou busca e apreensão nesta quinta-feira, 9, na residência do publicitário Thiago Miranda, ex-sócio de Leo Dias e dono de uma agência que contratou influenciadores para realizar ataques ao Banco Central e ações contra jornalistas.

A PF identificou que Miranda era o intermediário entre o dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, e a ação dos influenciadores contra o BC após a liquidação do seu

banco.

Trata-se da décima fase da Operação Compliance Zero, que agora mira a atuação de uma organização criminosa para intimidar jornalistas, monitorar ilicitamente pessoas ligadas a autoridades públicas e interferir no andamento da investigação.

O próprio Thiago Miranda havia confirmado, em depoimento à Polícia Federal, que intermediou a contratação de influenciadores para defender o Banco Master. Ele, entretanto, negou que a contratação envolvesse ordens para ataques aos diretores do BC.

A PF, porém, já colheu indícios de que Vorcaro também encomendou a Thiago Miranda ações contra autoridades públicas e também para intimidar jornalistas que publicavam notícias desfavoráveis ao Banco Master.

De acordo com a investigação, um dos objetivos da ofensiva contra o BC e contra a imprensa era tentar criar um clima favorável na opinião pública para que o Tribunal de Contas da União (TCU) anulasse a liquidação do Master.

Na decisão que autorizou a operação, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça menciona que foram identificadas ações de Thiago Miranda não apenas na contratação de influenciadores, mas também para coagir adversários de Vorcaro, intimidar jornalistas e levantar informações sigilosas para o dono do Banco Master. Para a PF, essas ações tornaram mais grave a conduta do publicitário e justificaram a operação deflagrada nesta quinta.

Os diálogos sobre essas ações de Thiago Miranda foram divulgados inicialmente em reportagens do site Fatos Online. Um dos diálogos aborda a preocupação de Vorcaro com uma jornalista que publicava matérias críticas sobre o Banco Master. Nas conversas, Vorcaro solicitava a Thiago Miranda o “constante levantamento de informações de natureza pessoal, profissional e patrimonial da jornalista, aparentemente com a finalidade de encontrar elementos potencialmente desabonadores ou sensíveis relacionado”, segundo a PF.

A investigação aponta que Thiago Miranda atuou para obter até mesmo informações bancárias da jornalista, que são sigilosas.

“À luz de todo esse quadro fático é que a autoridade policial conclui estarem presentes fortes elementos indicativos de condutas perpetradas por THIAGO MIRANDA, DANIEL VORCARO e outros integrantes do grupo criminoso, direcionadas a (i) proteger o núcleo dirigente da organização

criminosa; (ii) manipular a opinião pública; e (iii) coagir, intimidar e violar dados sigilosos de [a] jornalistas, [b] de concorrentes e [c] pessoas ligadas ao Presidente do Banco Central”, escreveu o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

JUSTIÇA - OPERAÇÃO APURA DESVIOS DE BRAZÃO

Preso pela morte de Marielle Franco, ex-deputado é acusado de repasses ilegais de emendas

Do Estadão Conteúdo

A Polícia Federal (PF) deflagrou nesta quinta-feira, 9, uma operação para apurar desvios de emendas do ex-deputado federal Chi quinho Brazão para organizações não governamentais do Rio de Janeiro. Seu irmão, Domingos Brazão, também é investigado no caso. A operação foi batizada de Emendatio. A defesa deles ainda não se manifestou e disse que não teve acesso aos autos.

Os dois atualmente estão presos após terem sido condenados como mandantes da morte da vereadora do Rio Marielle Franco, do PSOL. Chiquinho está em prisão domiciliar. A PF cumpriu busca e apreensão na residência dele no Rio de Janeiro, além de ter feito buscas em uma empresa de Domingos Brazão.

A operação foi autorizada pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes, que foi relator da ação do caso Marielle no STF. Ele deter minou bloqueio de bens no valor de R\$ 100 milhões.

A PF cumpre 21 mandados de busca e apreensão e 2 mandados de prisão preventiva.

Uma das ONGs sob suspeita é o Instituto Carioca de Atividades, que recebeu ao menos R\$ 7 milhões de emendas de Chiquinho quando ele era deputado. A entidade, que é alvo de buscas, também foi destinatária de emendas de outros parlamentares.

“A investigação identificou que parte dos recursos provenientes de emendas parlamentares federais destinados a entidades sem fins lucrativos, que mantinham contratos e parcerias com órgãos da administração pública federal, teria sido desviada mediante pagamentos indevidos”, informou a PF.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

INTERNACIONAL - NETANYAHU DIZ QUE GUERRA NÃO ACABOU E SE PREPARA PARA TUDO

Futuro de mais de 2 milhões de palestinos em Gaza está comprometido. Mesmo com o cessar-fogo, Israel planeja manter 70% do território

Do Estadão Conteúdo



Apesar de estar em negociação para implementação do acordo com o Líbano, líder israelense disse que as forças militares estão alertas

O primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, afirmou que a guerra no Oriente Médio não acabou e que o país está preparado para qualquer cenário. “A guerra ainda não terminou, eixos caem e eixos se erguem. Nós estamos atentos a isso e estamos preparados para

qualquer cenário”, disse o premiê em registro no X.



Netanyahu participou da Cerimônia de Asas, um rito de passagem tradicional na aviação que marca a conclusão do curso de formação de pilotos.

O ministro de Defesa israelense, Israel Katz, disse que as FDI (Forças de Defesa de Israel) estão alertas e prontas para retomar a campanha, para alcançar a supremacia aérea renovada e atacar o Irã pela terceira vez.

“Tenho a sensação de que os jovens pilotos não terão dificuldade em acumular horas de voo no período próximo”, afirmou também em registro no X. Katz esteve entre os presentes na Cerimônia de Asas.

Em relação ao Líbano, um funcionário americano não identificado afirmou que os governos israelenses e libaneses avançaram para a fase de implementação do acordo e que a primeira área piloto será lançada em poucos dias, segundo a Reuters.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

INTERNACIONAL - EUA ATACA 90 ALVOS MILITARES DO IRÃ

Nas últimas ofensivas à estrutura iraniana, 14 pessoas morreram e 78 ficaram feridas

Do Estadão Conteúdo

Os dois dias de ataques dos Estados Unidos contra cerca de 90 alvos militares do Irã mataram pelo menos 14 pessoas e feriram outras 78, disse o Ministério da Saúde iraniano nesta quinta-feira, 9. A maioria eram supostamente membros das forças armadas.

Os ataques de ambos os lados ameaçaram repetidamente o cessar-fogo. Mas os desta madrugada pareceram maiores em todos os aspectos, com sirenes soando pelo menos três vezes no Bahrein, sede do quartel-general da 5ª Frota da Marinha dos EUA, e mísseis mirando o Kuwait e o Catar. Sirenes também soaram na Jordânia, onde os americanos têm tropas e aeronaves estacionadas.

No Kuwait, o exército disse que destroços feriram uma pessoa enquanto a nação derrubou três mísseis balísticos, um míssil de cruzeiro e 10 drones. O Bahrein afirmou que derrubou fogo inimigo, sem dar mais detalhes, e o porta-voz do governo jordaniano, Mohammad al-Momani, pontuou que todo o fogo vindo do Irã foi interceptado. A TV estatal iraniana comentou que a Guarda Revolucionária disparou mísseis contra uma base dos EUA na Jordânia. Não há informações sobre danos no Catar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026

INTERNACIONAL - VENEZUELA TEM MAIS DE 3.800 MORTOS

Duas semanas após ser atingido por fortes terremotos, país ainda busca por desaparecidos

Do Estadão Conteúdo

Pelo menos 3.811 pessoas morreram até quarta-feira em consequência dos dois terremotos que atingiram o norte da Venezuela há duas semanas, segundo o balanço oficial divulgado pelo governo venezuelano.

Os dados apresentados na terça, 7, data da última atualização, registraram 3.685 vítimas (aumento de 126 mortos). Os terremotos consecutivos, de magnitudes 7,2 e 7,5, deixaram ainda 16.740 feridos e 17.907 desabrigados, de acordo com o boletim lido pelo presidente da Assembleia Nacional, Jorge Rodríguez.

O desastre afetou especialmente o Estado de La Guaira, onde mais de 800 edifícios foram atingidos, dos quais 190 desabaram.

A presidente interina, Delcy Rodríguez, pediu ao rei Charles III que seja liberado o ouro venezuelano das reservas internacionais retido no Banco da Inglaterra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

BANCOS PRIVADOS RESISTEM A FECHAR OPERAÇÃO PARA SALVAR BRB, QUE AVALIA RECORRER NOVAMENTE AO STF

Acordo mediado pelo ministro Luiz Fux, do Supremo Tribunal Federal (STF), prevê a entrada de um grupo de bancos na operação como fiadores

Por Geralda Doca e Thaís Barcellos — Brasília



BRB Foto: Paulo H. Carvalho/Agência Brasília — Foto: Paulo H. Carvalho/Agência Brasília

Quase 45 dias depois da assinatura de um acordo mediado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) para destravar um empréstimo de R\$ 6,6 bilhões para o Distrito Federal salvar o Banco de Brasília (BRB), o negócio ainda não foi fechado. Segundo executivos a par das negociações, parte dos bancos privados apresentaram resistências a participar do consórcio que daria garantia à operação com o governo do DF, controlador do BRB, junto ao Fundo Garantidor de

Crédito (FGC).

Para destravar a operação, a direção do BRB cogita acionar o ministro Luiz Fux, do STF, responsável pela conciliação entre a União e o governo do DF, liderado por Celina Leão (PP), firmado em 28 de maio.

Pelos termos do acordo, que também contou com a ciência do FGC, o crédito seria garantido por um sindicato de bancos públicos e privados e teria como contragarantia a parcela do DF do Fundo de Participação dos Estados (FPE) e do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), que somam aproximadamente R\$ 1,6 bilhão.

Segundo o termo da audiência de conciliação, houve “sinalização positiva” pelo FGC e pelos bancos, “no sentido de concessão de empréstimo ao DF pelo fundo afiançado por sindicato de bancos sem aval da União, contragarantido pelo ente distrital a partir de verbas do Fundo de Participação dos Estados (FPE) e do Fundo de Participação dos Municípios (FPM)”.

No entanto, interlocutores afirmam que Bradesco e Itaú perderam interesse pelo negócio e passaram a exigir que Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal apresentem as próprias garantias, o que é considerado inviável pelo governo federal, diante do impacto no balanço dos dois bancos públicos.

A avaliação de pessoas envolvidas nas negociações é que, sem a participação das instituições privadas, não há como colocar a garantia para a operação do DF com o FGC de pé.

Procurados, BRB, Bradesco, Itaú, Banco do Brasil e Caixa informaram que não se manifestariam.

O governo do DF vem sendo cobrado pelo Banco Central para capitalizar o banco e fechar o rombo aberto pelas operações com o Banco Master. Ainda não é público qual é o tamanho do prejuízo, porque a instituição distrital ainda não divulgou o balanço de 2025. Mas, segundo estimativas divulgadas pelo presidente do banco, Nelson de Souza, chega a R\$ 8,8 bilhões.

O impasse torna ainda mais incerto o cenário para o BRB, que desde que vieram à tona as suspeitas de operações fraudulentas com o Banco Master, de Daniel Vorcaro, enfrenta uma crise de liquidez e tem forte desvalorização das ações. Quando o acordo foi firmado em 28 de maio, o valor da ação ordinária (com direito a voto) estava em R\$ 3,87 e da preferencial, em R\$ 3,81.

As ações ordinárias fecharam nesta sexta-feira em R\$ 3,02 e preferenciais, R\$ 3,00; queda de 22% e 21%, respectivamente.

A expectativa da direção do BRB era assinar o contrato até 20 de junho e agora, o prazo limite passou para 31 de julho. O banco está sendo multado diariamente pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pelo atraso na publicação do balanço de 2025, previsto para 31 de março. O montante do valor da multa já chegou a R\$ 2,5 milhões. Em crise, o banco recorreu.

Interlocutores do BRB afirmam que os trâmites burocráticos para a contratação do empréstimo do FGC foram seguidos e que as exigências do fundo foram cumpridas. Entre elas, um plano de negócios para mostrar a capacidade financeira entre 2026 e 2035 e documentos sobre a gestão fiscal do governo do Distrito Federal para segurar os gastos.

Pessoas próximas ao fundo, no entanto, afirmam que a análise do empréstimo no FGC ainda nem começou, porque precisa antes do acerto com os bancos sobre a garantia.

Na quinta-feira, os partidos de oposição no Distrito Federal protocolaram uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) no Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT) contra a lei que autoriza o governo do Distrito Federal a capitalizar o BRB, o que traz ainda mais ruídos para o socorro do banco.

Na ação, PSB, PSOL e PT dizem que a medida transfere à população do Distrito Federal os custos de uma crise cuja responsabilidade, segundo as siglas, deve ser apurada e atribuída aos responsáveis pelo rombo na instituição financeira. A ADI também questiona a compatibilidade da lei com a Constituição e com a Lei Orgânica do Distrito Federal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2026

NUBANK RECEBE APROVAÇÃO PARA INICIAR OPERAÇÕES COMO BANCO NO MÉXICO

Licença permitirá ao Nu México oferecer serviços como contas-salário, conta corrente, limites de depósito mais elevados e, futuramente, novos produtos de crédito

Por Bloomberg — Cidade do México



Sede do Nubank em São Paulo — Foto: Jonne Roriz/Bloomberg

O Nubank recebeu aprovação definitiva para obter uma licença bancária no México, um passo importante na estratégia de ampliar sua presença na segunda maior economia da América Latina.

A licença bancária, concedida pela Comissão Nacional Bancária e de Valores (Comisión Nacional Bancaria y de Valores, CNBV), a autoridade

reguladora do sistema financeiro mexicano, permitirá ao Nubank oferecer serviços como contas-salário, conta corrente, limites de depósito mais elevados e, futuramente, novos produtos de crédito.

O Nubank iniciou suas operações no México em 2019 e, desde então, transformou o país em um de seus principais motores de crescimento fora do Brasil, onde tem sua sede. A instituição financeira investiu bilhões de dólares na operação mexicana desde o início das atividades no país e já alcançou mais de 15 milhões de clientes, o equivalente a 15% da população adulta mexicana, afirmou a empresa em comunicado.

Embora a maior parte da carteira de crédito do Nubank esteja concentrada no Brasil, a operação mexicana atingiu o ponto de equilíbrio (break-even) em termos de rentabilidade, após vários trimestres de prejuízo. O marco representa um avanço importante para a companhia, que vem ampliando seus investimentos em um dos mercados bancários mais competitivos da América Latina.

—O México é um mercado chave para o Nubank, e este é um passo decisivo no nosso compromisso de longo prazo no país, onde projetamos um investimento total de US\$ 4,2 bilhões até 2030 — afirmou David Vélez, fundador e CEO global do Nubank.

A companhia anunciou pela primeira vez os planos de se tornar um banco no México em outubro de 2023. Na época, operava com uma licença não-bancária, que lhe permitia oferecer cartões de crédito e captar depósitos no país. Agora, com a aprovação final do regulador, o Nubank terá 30 dias para iniciar oficialmente suas operações bancárias.

A instituição desenvolveu seu negócio no México com base em um modelo digital, centrado no uso de aplicativos móveis, seguindo a estratégia das fintechs que, ao longo dos últimos anos, conquistou milhões de mexicanos sem acesso aos serviços bancários tradicionais ou ao crédito.

A obtenção da licença bancária representa um ponto de inflexão, pois permite ao Nubank direcionar seu foco para clientes inseridos em segmentos mais consolidados da economia, mas que ainda são pouco atendidos pelos bancos tradicionais.

No México, o dinheiro em espécie continua predominando no dia a dia: ele é utilizado em cerca de 85% das pequenas compras, segundo dados do governo. O Nubank afirma ter concedido o primeiro cartão de crédito a 54% de seus clientes mexicanos e ajudado 60% de seus usuários a desenvolver o hábito de poupar.

Em junho, a operação mexicana do Nu possuía uma carteira de crédito de 35,6 bilhões de pesos (US\$ 2,04 bilhões). Ao mesmo tempo, os índices de inadimplência apresentaram deterioração, segundo relatório do Citigroup, publicado na terça-feira, com base em dados do regulador financeiro do México.

A instituição também busca ampliar sua atuação bancária em outros mercados. Em janeiro, a empresa recebeu uma aprovação condicional do Office of the Comptroller of the Currency (OCC), órgão regulador dos Estados Unidos, para obter uma licença de banco nacional no país.



Com a licença no México, o Nubank passa a integrar um grupo crescente de fintechs que buscam competir de forma mais direta com os maiores bancos mexicanos. O Banco Plata e o banco digital britânico Revolut iniciaram operações bancárias no país no início deste ano.

Cristina Junqueira e David Vélez, cofundadora e fundador do Nubank — Foto: Divulgação

O Mercado Pago, braço financeiro do Mercado Livre, solicitou uma licença bancária à medida que amplia sua atuação para além dos pagamentos e do crédito ao consumidor, enquanto a fintech mexicana Klar também aguarda aprovação regulatória.

O avanço das fintechs no sistema bancário regulado do México pode intensificar a concorrência em um mercado historicamente dominado por um pequeno grupo de grandes bancos. Analistas afirmam que se tornar um banco pode dar ao Nubank acesso a uma fonte de financiamento mais estável e de menor custo por meio dos depósitos, reduzindo sua dependência de financiamento no mercado de atacado.

Uma licença bancária plena também permitirá à companhia competir de forma mais direta pelos depósitos de contas-salário e pelo relacionamento bancário principal dos clientes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2026

LULA DIZ QUE TRUMP TEM 'INVEJA' DA CHINA NA ÁREA DE MINERAIS CRÍTICOS

Presidente falou sobre o assunto após reunião com ministros e pesquisadores no Palácio do Planalto

Por Jeniffer Gularte — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo/ 03/07/2026

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou nesta sexta-feira que o presidente americano Donald Trump tem “inveja” da China pelo protagonismo do país na área de minerais críticos. A exploração das chamadas terras-raras virou alvo crescente da preocupação do governo brasileiro e também do próprio Lula, diante da avaliação que isso pode gerar riquezas para o país.

A discussão ocorre ainda em meio às negociações do Itamaraty com o governo americano para evitar a implementação de um novo tarifaço aos produtos brasileiros. A Casa Branca tem buscado acordo com o Brasil para explorar minerais críticos no território brasileiro.

A fala de Lula ocorreu em reunião com ministros e pesquisadores no Palácio do Planalto para tratar da gestão de minerais críticos no Brasil

— Eu sinceramente achei que a gente era quase que analfabeto nesse assunto e nessa reunião ficou claro o potencial de conhecimento que o Brasil tem em todas essas coisas que parecem uma coisa só da China, obcecada a ser a única do mundo e da inveja do Trump de querer tomar o conhecimento da China— disse Lula.

Segundo o Serviço Geológico dos Estados Unidos (USGS), o Brasil tem cerca de 21 milhões de toneladas de reservas de elementos de terras-raras (ETR), a segunda maior do mundo.

No início do mês, o Ministério de Minas e Energia apresentou ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) um plano com estabelecer políticas e metas para o setor mineral até 2050. Entre estes objetivos, está o aumento da participação do Brasil na produção mundial de minerais críticos de 8,3% para 12,2%.

O cálculo levou em conta projeções da Agência Internacional de Energia (AIE) para a demanda por minerais críticos e o potencial de produção brasileiro, com base nas reservas conhecidas no país. O objetivo é compatibilizar a capacidade produtiva do setor com o volume dessas reservas.

O Conselho é presidido pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e serve como órgão de assessoramento à Presidência na formulação de políticas sobre o setor de energia. O colegiado é composto por diversos ministérios.

O Plano Nacional de Mineração (PNM) 2050 traz orientações de investimento, regulação, pesquisa mineral e sustentabilidade. O documento traz metas gerais para o setor. Um novo documento deve detalhar as ações para chegar nestes objetivos 180 dias após a publicação do PNM, que deve acontecer entre hoje e amanhã.

A exploração dos minerais críticos foi discutida no último encontro entre Lula e Donald Trump, no início de maio, na Casa Branca. O presidente Lula tem sustentado que pode negociar com os americanos sobre acordos de exploração, mas que o governo seguirá aberto para investimentos de outros países no setor.

Diante da corrida mundial pelos minerais, a mineradora Serra Verde, em Goiás, única fora da Ásia a produzir em escala os quatro elementos magnéticos essenciais de terras-raras, foi comprada pela americana USA Rare Earth por US\$ 2,8 bilhões em 20 de abril deste ano.

— Confesso a vocês que essa reunião de hoje é a mudança da nossa história nessa questão das terras raras e das críticas. Se o Trump está preocupado com a China, pode começar a estar preocupado com o Brasil, que nós vamos ser detentor de fazer as mesmas coisas, ou mais qualificadas, que o chinês faz. Nós não queremos ser vendedor de matéria-prima, nós queremos ser exportador de inteligência, de conhecimento. E é isso que a gente vai fazer com essas famosas terras tão raras, que eu ainda não as conheço. Mas vou conhecê-las— afirmou Lula na reunião.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2026

LULA REFORÇA APOSTA EM MINERAIS CRÍTICOS E VÊ VALE COMO PEÇA-CHAVE NA EXPLORAÇÃO DE TERRAS-RARAS

Por Fabio Graner



Trump e Lula em encontro no ano passado; terras raras têm sido citadas nos bastidores como caminho para entendimento entre os países — Foto: ANDREW CABALLERO-REYNOLDS/AFP

Tema de reunião com ministros na manhã desta sexta-feira, a pauta dos minerais críticos é alvo de crescente preocupação e interesse do presidente Lula. A leitura é que a corrida para explorar as chamadas “terras-raras” tem potencial elevado não só de gerar riqueza no país, mas de ser um elemento capaz de fazer o país dar um salto de desenvolvimento tecnológico e de aumento da produtividade a médio e longo prazos.

Interlocutores do presidente apontam que ele vê um papel relevante para a mineradora Vale nesse processo, ainda que a Petrobras também esteja avaliando a possibilidade de entrar nesse segmento. Há uma percepção de que o estado deve ter papel tanto investidor como indutor nesse tema, que tende a ser um dos eixos do projeto para um eventual quarto mandato de Lula. E que parcerias serão fundamentais

A lógica do governo nas discussões sobre o que fazer nesse tema é usar a abundância desses recursos no país para firmar acordos de transferência de tecnologia detida pelas potências do segmento, como Estados Unidos e China, além dos europeus.

No caso dos Estados Unidos, o tema chegou a ser discutido na reunião entre Lula e o presidente Donald Trump em maio, antes do novo tarifaço ter sido anunciado, e é sempre lembrado nos bastidores como um elemento que pode ser considerado nas negociações com os americanos em torno da reversão das medidas que afetam os produtos brasileiros, ainda que nada efetivamente tenha avançado.

No início do mês, o Ministério de Minas e Energia apresentou ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) um plano com estabelecer políticas e metas para o setor mineral até 2050. Entre estes objetivos, está o aumento da participação do Brasil na produção mundial de minerais críticos de 8,3% para 12,2%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2026

ENQUANTO AMBIPAR AFUNDA, RIVAL CETREL APROVEITA PARA ACELERAR CRESCIMENTO

Por Rennan Setti



Cetrel — Foto: Divulgação

A Cetrel, companhia de soluções ambientais para a indústria que pertence ao grupo Solví e que nasceu dentro do polo petroquímico de Camaçari (BA), quer acelerar o crescimento por meio de aquisições e da ampliação geográfica de seus serviços. A estratégia faz parte do plano de elevar as receitas de cerca de R\$ 1 bilhão, no ano passado, para R\$ 2,5 bilhões em 2030 e conta com um "aditivo" que extrapola suas atividades: a Ambipar, principal rival e líder do setor,

está em recuperação judicial desde outubro.

— Nosso projeto se alavancaria independentemente do cenário da Ambipar, até porque alguns nichos no Brasil estão especialmente aquecidos, como o das montadoras chinesas que estão vindo para o país. Mas é verdade que muitos clientes da Ambipar também buscam alternativas — conta o CEO, **Ciro Gouveia**.

Agro

A Cetrel foi fundada há 49 anos para integrar o sistema de fornecimento de água para as indústrias do polo de Camaçari. A companhia ainda tem quase 90 clientes na região, mas eles já representam menos da metade de suas receitas, e o portfólio de serviços também se expandiu. Entre os focos da empresa estão projetos que ajudem os clientes a cumprir suas metas de sustentabilidade, circularidade e reuso de água. Ao todo, são 2,5 mil funcionários em 18 estados.

— Somos muito fortes no Sudeste e no Rio Grande do Sul, com presença importante nos setores automotivo, de bens de consumo, óleo e gás e celulose. Não temos planos de internacionalização, mas buscamos avançar em outras regiões. Ter mais presença no Centro-Oeste por meio do agronegócio está no nosso radar — explica.

Apetite

Segundo Gouveia, parte do plano será ancorada em aquisições. O fôlego vem, diz ele, de uma estrutura de capital com baixa alavancagem — a dívida líquida é 30% menor que o Ebitda anual — e de um sócio capitalizado. A Solví, que administra dezenas de aterros sanitários Brasil afora e tem o grupo australiano Macquarie como acionista, comprou o controle da Cetrel da Braskem em 2024. A gigante petroquímica havia pago R\$ 610 milhões pela mesma fatia da empresa em 2017. Até então, a Cetrel pertencia à Odebrecht, que controlava a Braskem.

— Temos um plano ambicioso de crescimento inorgânico, por meio de aquisições. Devemos anunciar uma transação relevante até o fim do ano. E já fizemos uma pequena aquisição, de um centro de treinamento para emergências ambientais, que é um dos principais vetores de crescimento — observa o CEO, ponderando: — Às vezes aparece um advisor ou outro aconselhando a compra de algum ativo da Ambipar, mas isso não faz muito sentido.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CARTA DO SETOR EMPRESARIAL DEFENDE ACORDO DE BRASIL E EUA SOBRE TARIFAS

Amcham e CNI pedem negociação para evitar novas tarifas sobre produtos brasileiros e alertam para impactos sobre empresas, trabalhadores e consumidores

Por Eduardo Laguna (Broadcast)

A Amcham Brasil, a Câmara Americana de Comércio para o Brasil, e a Confederação Nacional da Indústria (CNI) enviaram nesta quinta-feira, 9, carta aos governos dos Estados Unidos e do Brasil defendendo a busca por uma solução negociada contra a aplicação de novas tarifas sobre produtos brasileiros no mercado americano.

No ofício, também assinado pela U.S. Chamber of Commerce, organização empresarial americana, as entidades argumentam que avanços nas relações comerciais obtidos por meio de negociação, ao invés da imposição de tarifas, evitarão efeitos indesejados a empresas, trabalhadores e consumidores dos dois países.

A mensagem foi enviada aos ministros Marcio Elias Rosa (Desenvolvimento) e Mauro Vieira (Relações Exteriores). Do lado americano, receberam a carta o secretário de Estado, Marco Rubio, e o embaixador Jamieson Greer.



Amcham Brasil e CNI enviam carta aos governos do Brasil e dos Estados Unidos defendendo uma solução negociada para evitar novas tarifas sobre produtos brasileiros. Foto: Rafael Arbex/Estadão

Representante comercial dos Estados Unidos, Greer é responsável pela condução do processo, dentro da seção 301, que pode resultar em tarifas de 25% contra produtos brasileiros por supostos prejuízos a companhias americanas por práticas e políticas do Brasil.

Desde o ano passado, a imposição de tarifas contra importações tem sido uma das principais bandeiras do presidente americano Donald Trump, que recuou dos planos em vários casos após negociações.

Os esforços iniciais dos governos, apontam as entidades, devem se concentrar primeiro na ampliação do acesso a mercados, passando também por cooperação nas áreas regulatória, de propriedade intelectual e minerais críticos.

Na sequência, emendam, os países podem ampliar o escopo das negociações, expandindo as discussões, numa segunda etapa, a outras áreas de interesse mútuo. A lista inclui resiliência de cadeias, segurança energética, economia digital e comércio eletrônico.

“Ao avançar, em um primeiro momento, as questões comerciais mais imediatas e, em seguida, ampliar a agenda para abarcar oportunidades estratégicas de longo prazo, ambos os governos poderão fortalecer a confiança, aumentar a competitividade e estabelecer bases mais sólidas para uma cooperação econômica duradoura”, defendem as associações dos setores privados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/07/2026

OPINIÃO - COMO A CRISE ATUAL DEVERIA VIRAR UMA OPORTUNIDADE DE APRENDIZADO PARA AS FAMÍLIAS DO AGRO

Sem planejamento, controle e compliance, negócio familiar fica refém da intuição do fundador - sustentável até certo ponto, mas não eterna

Por Marcos Jank

Uma das características dos mercados de commodities é o comportamento de “montanha-russa” que se repete de forma ciclotímica e imprevisível. Nos últimos seis anos vivemos um momento de enorme euforia de preços e margens (2021/23), seguido de um momento de profunda depressão (2025/27). Não é novidade: sempre foi assim, sempre será assim. O que muda é a capacidade de cada empresa de administrar os riscos que vêm com essa volatilidade.

Há riscos operacionais (de produção, clima, preços e logística) e macroeconômicos (ligados a políticas públicas como inflação, juros e câmbio), parcialmente mitigáveis pelo produtor. E há riscos de gestão (de estratégia, governança e sucessão), estes sim totalmente na mão de cada família empresária, que são os principais agentes econômicos do setor produtivo.

Em seis anos, passamos do “alinhamento perfeito dos astros” (custos estáveis, margens altas, juros baixos, ativos se valorizando) para a “tempestade perfeita” (preços baixos, custos altos, margens negativas e juros nas alturas).



Cenário de “montanha-russa” é uma característica dos mercados de commodities Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Há muito a discutir sobre essa trajetória, mas o foco aqui é outro: mostrar como a crise atual deveria virar uma oportunidade de aprendizado para as famílias do agro.

Começemos pelas que “pisaram no acelerador” na fase de ouro. Para elas, a crise trouxe a necessidade de desalavancagem, liquidação de ativos, relacionamento difícil com credores, pedidos de recuperação judicial e a

necessidade de reestruturação interna, com cortes e controles mais rigorosos. O aprendizado é claro: como evitar a repetição desse ciclo.

Já as famílias mais cautelosas, que acumularam reservas, vivem o momento oposto: o de aproveitar as oportunidades que toda crise cria - identificar ativos baratos, negociar e estruturar aquisições, desenvolver relação com financiadores e ampliar a capacidade de gestão, inclusive implementando governança. Aqui, o aprendizado é como crescer na crise.

Em ambos os casos, o pano de fundo é o mesmo: a maioria das empresas familiares do agro ainda opera de maneira “intuitiva”, como pessoa física e com um déficit de profissionalismo justamente quando a geração que abriu as fronteiras agrícolas nas últimas três décadas começa a passar o bastão. Sem planejamento, controle e compliance, o negócio fica refém da intuição do fundador - sustentável até certo ponto, mas não eterna.

A boa notícia é que a crise obriga famílias a lidar com os problemas e oportunidades e a se preparar para o futuro a ser conduzido pela nova geração, o que inclui a adoção de métodos de gestão mais profissionais que, na bonança, pareciam dispensáveis.

O resultado provável é um agro brasileiro mais concentrado, porém mais eficiente; um player global ainda mais forte; e, sobretudo, uma nova geração de gestores mais preparada, resiliente e lúcida para a próxima volta da montanha-russa, porque ela virá.

*Agradeço ao Fernando Jank, conselheiro profissional de várias empresas familiares do agro, pelas contribuições a este artigo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/07/2026

MINERAIS CRÍTICOS: É URGENTE A APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI QUE SAIU DA CÂMARA, DIZ SILVEIRA

O projeto de lei que busca criar a Política Nacional de Minerais Críticos está parado no Senado em meio às dificuldades do governo em alinhar os avanços de pautas com o presidente da Casa

Por Renan Monteiro (Broadcast), Gabriel Hirabahasi (Broadcast) e Gabriel de Sousa (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, classificou como “urgente” a necessidade de aprovação do marco legal para minerais críticos e estratégicos, em tramitação no Congresso Nacional. Dentre outros pontos, ele reforçou que o projeto de lei poderá garantir ao Executivo o controle nas mudanças acionárias das empresas que atuarem nesse segmento, conforme as condições presentes do texto aprovado pela Câmara em maio.

“É imprescindível e urge a aprovação no Senado. Ele (projeto) é que nos dará a soberania sobre os nossos materiais. Porque, de forma clara e peremptória, ele propõe políticas e ações públicas para desenvolver a cadeia produtiva desses minerais no País. Ele elabora o Plano Nacional de Minerais Críticos Estratégicos”, disse o ministro.



‘Tivemos uma mudança do controle acionário de uma empresa (em Goiás) de que o poder público tomou conhecimento pela imprensa’, diz Silveira Foto: Wilton Junior/Estadão

A fala ocorreu durante reunião do presidente Luiz Inácio Lula da Silva com ministros, representantes do setor e especialistas. O projeto de lei que busca criar a Política Nacional de Minerais Críticos está parado no Senado até agora em função das dificuldades do governo em alinhar os avanços de pautas com o presidente da Casa, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP).

Se for aprovado um conselho especial com maioria representada pelo governo federal, vai homologar a mudança de controle societário, direta ou indireta, de empresa titular de direitos minerários relativos a minerais críticos e estratégicos. Isso inclui a reorganização societária.

“Tivemos uma mudança do controle acionário de uma empresa (em Goiás) de que o poder público tomou conhecimento pela imprensa. No projeto (...) nós vamos poder controlar a mudança acionária das empresas que, porventura, queiram investir no Brasil. Para ver se elas são de interesse nacional ou não, garantindo a nossa soberania”, reforçou Alexandre Silveira.

Projeto poderá ‘forçar o beneficiamento’ dentro do País

O conselho especial e a Agência Nacional de Mineração (ANM) também poderão ficar responsáveis por homologar contratos, acordos ou parcerias internacionais que envolvam fornecimento desses minerais “em condições que possam afetar a segurança econômica ou geopolítica do País”.

“É uma grande riqueza nacional que nós precisamos preservar sob a tutela da União em favor de brasileiros e brasileiras”, disse o ministro de Minas e Energia. Ele também citou que o projeto de lei poderá “forçar o beneficiamento da transformação e industrialização em território nacional”.

Além de Silveira, a reunião com o presidente Lula contou com a presença do vice-presidente Geraldo Alckmin, Miriam Belchior (Casa Civil), Mauro Vieira (Relações Exteriores), Dario Durigan (Fazenda), Márcio Elias Rosa (Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços), Bruno Moretti (Planejamento e Orçamento), Esther Dewck (Gestão e Inovação em Serviços Públicos), João Paulo Capobianco (Meio Ambiente e Mudança do Clima).

Ainda estiveram presentes representantes dos ministérios da Defesa e da Ciência, Tecnologia e Inovação, da Vale, da Poli USP e da UFABC e o presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/07/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

SEM DEFINIÇÃO NACIONAL, DIRETÓRIO DE PERNAMBUCO DO REPUBLICANOS ANUNCIA APOIO A LULA

Cúpula do partido ainda negocia apoio à pré-candidatura de Flávio Bolsonaro

Por Cristiane Agostine, Valor — São Paulo



Ex-ministro de Portos e Aeroportos Silvio Costa Filho, presidente estadual do Republicanos em Pernambuco — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

O diretório de Pernambuco do Republicanos anunciou apoio à reeleição do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), em meio à indefinição do comando nacional do partido sobre qual rumo tomará na disputa presidencial. A cúpula nacional da legenda negocia com o senador e presidenciável Flávio Bolsonaro (PL-RJ), mas avalia ainda se poderá assumir a posição de neutralidade na eleição para a Presidência e liberar os diretórios estaduais.

O presidente estadual de Pernambuco, o ex-ministro Silvio Costa Filho, afirmou que o diretório apoiará Lula mesmo se o comando nacional do partido tomar outra decisão. O dirigente anunciou também apoio ao ex-prefeito e pré-candidato do PSB ao governo pernambucano, João Campos. Costa Filho foi ministro de Portos e Aeroportos na gestão Lula e deixou o cargo em 31 de março, para disputar uma cadeira na Câmara dos Deputados.

“Em Pernambuco, o partido Republicanos vota em Lula. Neste momento, existe um debate na Executiva nacional sobre os rumos que o partido vai tomar no processo eleitoral deste ano. Existem Estados que defendem coligação formal com o presidente Lula, como é o caso de Pernambuco, outros Estados defendem a independência e outros uma coligação com o candidato do PL”, afirmou o dirigente, em nota publicada na quinta-feira (9) nas redes sociais.

“Independentemente da posição que a Executiva nacional venha a tomar, em Pernambuco — como sempre fizemos —, estaremos votando no presidente Lula e no pré-candidato ao governo de Pernambuco João Campos.

O presidente nacional do Republicanos, Marcos Pereira, foi procurado pela reportagem, mas não respondeu até a publicação desta nota. Pereira tem dito que uma eventual aliança com Flávio está condicionada ao apoio do PL a candidatos do Republicanos nos Estados.

O senador e presidenciável Flávio Bolsonaro tem enfrentado resistência de partidos do Centrão para compor uma aliança.

O parlamentar negocia a eventual indicação de Daniella Marques (Republicanos), ex-presidente da Caixa, para a vice em sua chapa, mas o comando nacional do Republicanos afirma que a filiação de Daniella ao partido foi feita sem avisar a legenda. O presidente nacional do PL, Valdemar Costa Neto, já demonstrou contrariedade sobre a eventual escolha da ex-presidente da Caixa para a vice e disse que ela não tem “voto”.

A federação União Brasil e Progressistas também resiste a uma eventual composição com Flávio e avalia ficar neutra na disputa presidencial.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/07/2026

MINÉRIO DE FERRO AVANÇA 0,87% NA BOLSA DE DALIAN

Contrato futuro com vencimento em setembro, o mais negociado, fechou cotado a US\$ 110,6

Por Valor — São Paulo

O preço do minério de ferro avançou pelo terceiro pregão consecutivo na China, em meio ao reaquecimento do conflito entre Estados Unidos e Irã e à ameaça de greve de funcionários da BHP na Austrália.

O contrato futuro do minério de ferro com vencimento em setembro, o mais negociado na bolsa de Dalian, fechou em alta de 0,87%, cotado a 751,5 yuans (US\$ 110,6).

Em relatório, analistas da consultoria ANZ Research destacaram potenciais temores em relação à oferta do minério de ferro oriunda da Austrália.

Na quarta-feira (8), a agência de notícias Reuters noticiou que centenas de funcionários das operações de minério de ferro da BHP em Port Hedland, no Estado da Austrália Ocidental, poderão cruzar os braços na próxima semana, no que marcaria a maior ação trabalhista no local em décadas, com potencial para interromper US\$ 80 milhões em receita diária da BHP.

Os sindicatos convocaram a paralisação, uma interrupção de oito horas nas atividades prevista para 16 de julho, após seis meses de negociações que não conseguiram chegar a um acordo sobre os termos de um contrato de trabalho de quatro anos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/07/2026

EUA-BRASIL: A AMEAÇA DA TARIFA DE 37,5% BATE À PORTA

Alíquotas a serem aplicadas pelo USTR na semana que vem com base na Seção 301 podem ser cumulativas

Por Assis Moreira, Valor — Genebra

O USTR, órgão de representação comercial dos EUA, deverá anunciar na semana que vem a nova configuração das sobretarifas de importação e o universo de produtos atingidos após as investigações com base na Seção 301 da legislação comercial americana.

No caso do Brasil, se o USTR confirmar as propostas formuladas ao fim de duas investigações, a tarifa adicional sobre produtos brasileiros poderá saltar dos atuais 10% para até 37,5%. O impacto tende a aprofundar a deterioração dos negócios bilaterais, já em queda importante no governo Trump 2.0.



EUA-Brasil: a ameaça da tarifa de 37,5% bate à porta — Foto: Pixabay

As discussões entre Brasília e Washington continuavam, mas observadores notam que o governo Trump mantém a barra muito alta e busca levar vantagem em todas as frentes. A avaliação em certos círculos é de que, para alcançar um acordo, o governo Lula teria de fazer um número significativo de concessões em troca de quase nada, talvez apenas um alívio parcial das medidas adotadas pelos EUA que não deixaria de

ser explorado na campanha eleitoral.

A preocupação do setor privado é evidente, com a contagem regressiva em Washington para imposição de novas tarifas e impasse nas discussões bilaterais.

"O temor do setor privado é que a dimensão política, em ano eleitoral no Brasil, coloque os impactos econômicos em segundo plano nessa questão tarifária com os EUA", afirmou à coluna Roberto Azevêdo, ex-diretor-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC) e que representou a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) nas audiências públicas em Washington sobre as investigações da Seção 301.

Nesse contexto, a CNI divulgou na quinta-feira (9) uma carta conjunta com Amcham e com U.S. Chamber para defender a "relação comercial estratégica" e propor uma agenda de negociação estruturada em duas etapas, e assim evitar mais estragos bilaterais. A carta foi enviada ao ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Marcio Elias Rosa; ao ministro das Relações Exteriores, embaixador Mauro Vieira; ao representante de Comércio dos Estados Unidos, embaixador Jamieson Greer; e ao secretário de Estado americano, Marco Rubio.

A proposta do setor privado divide as negociações em duas fases: uma com ações de curto prazo e outra com medidas de longo prazo. Como prioridade imediata, pedem uma solução para a investigação sobre a Seção 301 que evite a aplicação de tarifas adicionais sobre determinados produtos brasileiros.

As entidades sugerem que "os esforços" de Brasília e Washington sejam concentrados em "temas de alto impacto"- sobretudo para os americanos. - Maior acesso a mercados para determinados produtos, incluindo insumos industriais, bens de capital e produtos voltados à segurança energética, ao desenvolvimento de data centers e à infraestrutura de inteligência artificial;

- Mais cooperação regulatória para facilitar o acesso a mercados nos setores automotivo, farmacêutico, de saúde animal e de dispositivos médicos; apoio a extensão de longo prazo da moratória da OMC para evitar tarifa sobre transmissões eletrônicas, que foi bloqueada pelo Brasil em março;

- Mais agilidade no exame de patentes e redução do estoque (backlog) de pedidos de patente no Brasil, especialmente nos setores de saúde e biofarmacêutico, além de fortalecer o combate à pirataria e à contrafação;

- Avanço em uma cooperação acerca de minerais críticos sobre mapeamento geológico conjunto, pesquisa e desenvolvimento, investimentos para processamento e agregação de valor, assim como desenvolvimento de cadeias bilaterais de fornecimento seguras e resilientes;

- Implementação integral do Protocolo Anticorrupção do Acordo de Cooperação Econômica e Comercial (ATEC).

A longo prazo, o setor privado a ampliação do diálogo bilateral para "temas estruturais, como cooperação em minerais críticos, resiliência de cadeias de suprimentos, facilitação de comércio e segurança alimentar e energética".



Roberto Azevêdo — Foto: Sandra Blaser Azevedo/World Economic Forum

prejudiciais ao comércio dos EUA.

Depois que o tarifaço de Trump foi considerado ilegal pela Corte Suprema americana, a Casa Branca usou a Seção 122 da legislação comercial, que permite impor tarifas de até 15% por um período de 150 dias. Essa autorização expira no dia 24 deste mês. O governo Trump pretende substituí-la por novas alíquotas após investigações baseadas na Seção 301, utilizada para responder práticas estrangeiras consideradas injustas e

Como já escrevemos neste espaço, alguns países poderão sentir saudades do tarifaço quando as medidas baseadas na Seção 301 passarem a ser o principal instrumento para embasar diferentes ações coercitivas americanas.

A consultoria Oxford Economics nota que as tarifas da Seção 301 podem ser alteradas rapidamente, já que o USTR e o Tesouro tem autoridade para ajustá-las, elevá-las, reduzi-las ou suspendê-las sem a necessidade de novas investigações.

Significa que a incerteza continuará sendo uma característica central da política comercial dos EUA. Dependendo dos caprichos de Donald Trump, os parceiros comerciais poderão enfrentar tarifas ainda mais elevadas a qualquer momento. E, em ano eleitoral na maior economia da América Latina, é difícil imaginar que Trump permaneça apenas observando os desdobramentos políticos brasileiros.

Para Oxford Economics, o próximo movimento do USTR poderá resultar em alíquotas ligeiramente mais elevadas a partir do fim deste mês. Acha que isso pode ocorrer porque o governo Trump pretende manter a tarifa efetiva em nível suficiente para gerar entre US\$ 25 bilhões e US\$ 35 bilhões por mês em receita tarifária. Esse montante ajudaria, ao longo da próxima década, a financiar parte da Lei "One Big Beautiful Bill", a ampla reforma tributária e orçamentária que concentra o núcleo da agenda econômica do governo Trump 2.0.

A projeção da consultoria britânica considera também que entraria em vigor proximamente taxação adicional sobre produtos farmacêuticos, medida que Trump tem ameaçado adotar com frequência.

Além disso, as tarifas impostas pela Seção 301 podem ser cumulativas. E a CNI fez as contas: 4.187 produtos exportados pelo Brasil poderão ser atingidos, o equivalente a US\$ 14,9 bilhões em vendas aos EUA.

Todos esses produtos estão atualmente sujeitos à tarifa adicional temporária de 10% prevista na Seção 122, em vigor até o próximo dia 24. Se o USTR confirmar as propostas decorrentes das duas investigações, o estrago será grande.

A primeira prevê uma sobretaxa de 25%, em razão da investigação sobre práticas brasileiras relacionadas ao comércio digital, tarifas preferenciais, combate à corrupção, propriedade intelectual, acesso ao mercado de etanol e políticas de combate ao desmatamento, consideradas pelos EUA restritivas ao comércio. Essa sobretarifa pode impactar um terço das exportações brasileiras.

A segunda propõe uma tarifa adicional de 12,5% sobre o Brasil na investigação sobre suposto trabalho forçado. A investigação do USTR verifica se há controles para a importação de produtos produzidos com trabalho forçado em terceiros países.

Se ambas forem adotadas ainda neste mês, a tarifa adicional poderá alcançar assim 37,5% sobre produtos brasileiros. Cerca de 62% dos produtos atingidos seriam bens intermediários utilizados como insumos na indústria americana.

Ainda segundo a CNI, entre os produtos brasileiros potencialmente sujeitos à tarifa acumulada de 37,5%, o Brasil é o principal fornecedor do mercado americano em 11 deles.

No comércio global, em geral, não há boas notícias. O Fundo Monetário Internacional (FMI) acaba de prever que o crescimento do volume do comércio mundial deverá desacelerar acentuadamente, passando de 5,0% em 2025 para 3,5% neste ano.

Para o FMI, essa dinâmica reflete o impacto negativo das tarifas, e o ajuste gradual das relações comerciais e das cadeias de produção por meio, por exemplo, do desvio e redirecionamento do comércio e do crescimento acelerado dos fluxos comerciais relacionados à tecnologia.

A fragmentação do comércio poderia se acelerar, prejudicando a produção e aumentando os preços.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/07/2026

ENGENHEIROS, ADVOGADOS E DESENVOLVIMENTO

Obra compara as realidades das duas maiores potências globais, EUA e China, de um ângulo pouco usual

Por Armando Castelar Pinheiro



— Foto: AP Photo/Xinhua, Jiao Hongtao

Faz um tempo que penso em escrever sobre o livro de Dan Wang, “Breakneck: China’s Quest to Engineer the Future” (W W Norton & Company, 2025). Nele, o autor compara as realidades das duas maiores potências globais, mas de um ângulo pouco usual: o das profissões que dominam a política em cada país, engenheiros na China, advogados nos EUA.

O livro foca especialmente na China, onde o autor nasceu, emigrando ainda criança para o Canadá, e onde depois trabalhou durante alguns anos. O livro tem essencialmente duas partes. Na primeira, Wang louva a capacidade dos engenheiros avançarem na construção da infraestrutura e na industrialização da China. Me lembrou do comentário de um colega de faculdade, muitos anos atrás, quando disse que os engenheiros são treinados para nunca dizer não sei, mas sim quanto tempo eu tenho para resolver o problema? Aqui o autor realça o fato de que, nos EUA, em contraste, o foco recai sobre o processo, não o resultado, tornando tudo mais complicado. Em especial, isso explicaria suas carências de infraestrutura e a dificuldade de (re-)avançar com a industrialização.

Wang exemplifica com a instalação do trem-bala, com os dois países iniciando projetos em 2008: entre Pequim e Xangai, na China, entre São Francisco e Los Angeles, nos EUA, ambos com extensões de cerca de 800 milhas. Na China, o projeto foi concluído em 2011, ao custo de US\$ 36 bilhões e na sua primeira década de operação transportou US\$ 1,35 bilhão. Nos EUA, há apenas um pequeno trecho central concluído e a estimativa é que o trem só entre em operação entre 2030 e 2033, a um custo de US\$ 128 bilhões: “[e]m outras palavras, a margem de erro na previsão da data de inauguração de apenas um trecho da ferrovia de alta velocidade da Califórnia equivale ao tempo que a China levou para construir integralmente a linha Pequim-Xangai”.

Engenheiros dominam a política na China e, nos EUA, os advogados. No Brasil, tivemos os dois de forma alternada



Na segunda parte do livro, porém, a coisa muda. Aí o autor passa a analisar os problemas que advêm desse foco total em resolver problemas, mesmo quando se sabe pouco sobre eles. São particularmente impactantes as descrições das políticas de controle de natalidade, de limitar os casais a terem um único filho, e a forma como a China lidou com a pandemia do covid-19. Mesmo que se possa argumentar ter havido foco no interesse coletivo, o livro aponta para uma falta de respeito a direitos humanos básicos que impressiona.

Esse tipo de dicotomia até certo ponto ajuda a pensar as transformações por que passou o Brasil no último século. A partir dos anos 1930, e com mais força em meados do século XX, passamos a dar grande foco à engenharia. Em seu “Politics within the State” (Univ. Pittsburgh Press, 1991), Ben Schneider observa, por exemplo, que “[d]ois desenvolvimentos complementares das décadas de 1940 e 1950 — a expansão do ensino técnico (engenharia e economia) e o crescimento do aparato estatal de planejamento e produção (que absorveu os novos graduados) — criaram um quadro de novos burocratas”. O caso com que Schneider abre o livro, dos diretores da Vale desistindo das demoradas negociações com investidores japoneses e decidindo avançar com uma fábrica própria de alumínio, é um bom exemplo de como a visão dos engenheiros guiava decisões e ações na economia.

Esse período registrou elevados investimentos em infraestrutura — rodovias, energia elétrica, telecomunicações etc. — e amplo processo de industrialização, com a participação da indústria de transformação no PIB indo de 20% em 1947 para 36% em 1985. De 1931 a 1985, o PIB cresceu 6% ao ano. A Estrada de Ferro Carajás, com 892 km, foi construída em pouco mais de três anos. Projetos da época, como Itaipu e a Ponte Rio-Niterói, seriam quase impensáveis atualmente. Por outro lado, menos atenção foi dada aos direitos humanos, por exemplo.

Com a redemocratização, o social ganhou ênfase, com mais atenção a temas como o combate à pobreza e a proteção do meio ambiente, por exemplo. Por outro lado, o investimento em infraestrutura despencou, a industrialização retrocedeu — com a indústria de transformação indo para 12% do PIB — e o crescimento do PIB caiu para 2,3% ao ano (1986-2025). A administração pública ficou mais burocrática e em várias áreas a privatização se tornou o único caminho para implementar certas políticas e investimentos. O Brasil de hoje é mais dos advogados do que dos engenheiros, mostram meus colegas Antonio Porto e Isabel Veloso em análise do mesmo livro.

O que é melhor, crescer a renda per capita rapidamente, com elevados investimentos e crescente sofisticação econômica, ou focar no respeito aos direitos individuais e em processos transparentes e regras socialmente aceitas? O livro não responde. Ele se inclina mais para a segunda opção, mas não fica claro se essa inclinação seria a mesma para todos os níveis de renda per capita.

Essa é, porém, uma falsa dicotomia. Há bons exemplos de países, na Europa e na Ásia, que conciliaram as duas coisas. Há bons projetos de trem-bala na França e no Japão, por exemplo. Por aqui também podemos ir para uma combinação mais equilibrada, com mais ênfase na engenharia, em resolver nossos problemas, e menos em intermináveis e inseguros procedimentos, sem que isso signifique sacrificar direitos básicos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/07/2026

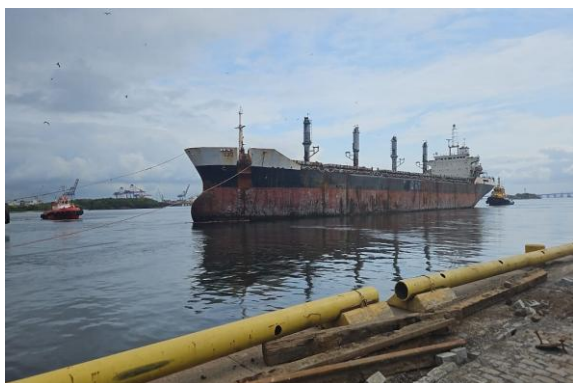
portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DEPUTADO PEDE AUDIÊNCIA SOBRE PL DA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira Indústria naval 10/07/2026 - 19:47

Rodrigo de Castro (União/MG) apresentou requerimento para discussão do PL 1.584/2021, que atualmente tramita na CCJC da Câmara. Na última quinta-feira (9), relatora apresentou parecer favorável na comissão com poucas indicações de ajustes no texto aprovado anteriormente na CVT



O deputado Rodrigo de Castro (União/MG) apresentou, nesta sexta-feira (10), um requerimento à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) para a realização de uma audiência pública para discutir a reciclagem de embarcações e estruturas offshore. O objetivo, justificou, é a complexidade técnica e o impacto econômico, social e ambiental para o Brasil do projeto de lei 1.584/2021, que trata do descomissionamento, desmantelamento e reciclagem de navios e plataformas. Ontem (9), a relatora do PL na CCJC, deputada Ana Paula Lima (PT/SC), apresentou parecer favorável ao texto que veio da Comissão de Viação e Transportes

(CVT), com indicações de ajustes pontuais.

Castro destacou a urgência do debate diante da projeção de que o Brasil pode se tornar o terceiro maior mercado de descomissionamento do mundo na próxima década, com a desativação de, pelo menos, 102 plataformas e uma movimentação financeira estimada da ordem de R\$ 90 bilhões, o que exige segurança jurídica para atrair investimentos e reinserir sucata ferrosa na cadeia produtiva.

O parlamentar ressaltou a necessidade de harmonizar a legislação nacional com a Convenção Internacional de Hong Kong (Hong Kong Convention — HKC), em vigor desde 26 de junho de 2025, a fim de garantir que estaleiros brasileiros possam competir no mercado global de reciclagem de navios e estruturas offshore.

Ele sugeriu que sejam convidados representantes dos ministérios do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA); dos Transportes (MT); de Portos e Aeroportos (MPor); bem como das agências nacionais de Transportes Aquaviários (Antaq); e do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Além da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) e da Associação Brasileira das Empresas de Bens e Serviços de Petróleo (Abespetro), com possibilidade de convite a outras entidades relacionadas ao tema indicadas pela comissão.

O argumento é que o projeto estabelece diretrizes que envolvem uma série de autoridades e setores, incluindo a autoridade marítima, o Sisnama (Meio Ambiente), a ANP, órgãos de vigilância sanitária (SNVS) e o Ministério da Fazenda. “A audiência pública é essencial para alinhar as competências desses entes e garantir que a norma sirva como um guia orientador eficiente para todos os interessados”, ressaltou Castro.

A proposta em discussão há cinco anos no Congresso introduz instrumentos rigorosos, como o Inventário de Materiais Perigosos (IHM) e o Plano de Reciclagem da Embarcação, que visam a prevenção de riscos à saúde humana e ao meio ambiente. “É fundamental debater com especialistas e sociedade civil como essas exigências, que incluem o controle de substâncias perigosas e a gestão de resíduos, serão implementadas na prática para evitar poluição em águas jurisdicionais brasileiras (AJB)”, defendeu o deputado.

O texto prevê obrigações para os estaleiros quanto à integridade física e capacitação dos trabalhadores, além da preparação para situações de emergência. A audiência proposta também pretende discutir os instrumentos econômicos, como linhas de financiamento e incentivos fiscais para tecnologias limpas, previstos no projeto para fomentar essa indústria. No requerimento, Castro salientou que a aprovação deste marco legal promete criar uma nova cadeia produtiva no país, beneficiando especialmente o setor siderúrgico através da demanda por sucata ferrosa.

A solicitação destaca a participação do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima devido à previsão no texto da transferência de atribuições ambientais da autoridade marítima para órgãos do Sisnama, impactando diretamente o licenciamento e a fiscalização de resíduos perigosos. Já a presença do Ministério da Defesa é esperada para discutir as competências da autoridade marítima na salvaguarda da vida humana e na segurança da navegação, especialmente no combate aos chamados ‘cemitérios de navios’ que poluem o litoral brasileiro.

Representantes do MPor e da Antaq serão chamados para abordar a regulamentação da operação de terminais portuários e estaleiros voltados à reciclagem, assegurando que o tráfego aquaviário não seja prejudicado. E a contribuição da ANP será no sentido de detalhar o cronograma de remoção de estruturas de petróleo e as demandas específicas do setor de petróleo e gás, permitindo que a nova lei ajude a orientar de forma eficaz toda a cadeia de serviços.

A proposta foi apresentada em abril de 2021, pelo então deputado Coronel Armando (PL-SC), que não conseguiu se reeleger. O projeto prevê, entre outros pontos, regras detalhadas voltadas aos estaleiros de reciclagem, armadores, Marinha e órgãos ambientais. As regras se aplicam a todas as embarcações em AJB, incluindo plataformas flutuantes ou fixas de petróleo.

A proposição tem objetivo de promover as atividades de desmantelamento e reciclagem de embarcações e estruturas offshore de forma segura e ambientalmente correta. Antes da CCJC, o texto do PL recebeu parecer favorável nas comissões de Viação e Transportes (CVT), de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) e de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2026

MUNDO CAMINHA PARA ERA DO 'HIDROGÊNIO MERCANTIL', APONTA PROFESSOR

Por Danilo Oliveira Portos e logística 10/07/2026 - 18:08



Paulo Emílio de Miranda, presidente da ABH2, observa tendência de projetos para transporte de produtos da cadeia do H2 em distâncias maiores e entre países

O mercado do hidrogênio (H₂), que hoje basicamente é consumido nos locais onde o insumo é produzido, está em franca expansão global, caminhando para uma etapa de comercialização entre países e transporte de longas distâncias. A avaliação é do professor titular da Coppe/UFRJ e presidente da Associação Brasileira do Hidrogênio (ABH2), Paulo Emílio de Miranda, que ressalta que, há mais de 20 anos, o Brasil participa de

iniciativas ligadas a essa indústria. Durante um debate na última semana, ele destacou que esse é um movimento relativamente novo e citou dois casos recentes no mundo envolvendo os produtos ligados a essa cadeia.

A empresa CF Industries, da Louisiana, nos Estados Unidos, exportou 28,5 quilotons de amônia para a Europa produzida a partir do gás natural com sequestro de carbono. A logística, feita no final de 2025, foi considerada o primeiro comércio internacional desse tipo já realizado até então e equivale a 5 quilotons de hidrogênio. No início de 2026, a Envision Energy, da China, exportou pela primeira vez amônia eletrolítica para Ulsan, na Coreia do Sul.

“Partimos agora para a época do hidrogênio mercantil, que será comercializado entre países. (...) Precisamos da amônia para processos industriais, para o setor agroindustrial, mas temos muitas outras opções”, disse Miranda, na última semana, no evento Orange Dialogues, no Rio de Janeiro (RJ), promovido pelo Consulado Geral dos Países Baixos no Rio de Janeiro.

Combustíveis sustentáveis

Miranda destacou que o Brasil já conta com uma produção de CO₂ de altíssima qualidade a partir da indústria do etanol e de combustíveis sustentáveis. A avaliação é que esse CO₂ pode ser usado para algo que vai além da amônia, que são outros combustíveis que o país pode produzir utilizando o hidrogênio.

A previsão feita pela Agência Internacional de Energia (AIE) é que, em 10 anos, o mundo deve aumentar em quatro vezes a produção de combustíveis sustentáveis, que incluem biocombustíveis líquidos, hidrogênio, biogases, amônia e os combustíveis sustentáveis.

Miranda observa que existem soluções sendo buscadas para transporte pesado, a fim de complementar a oportunidade para a amônia e combustíveis sustentáveis. Ele citou que em vários países, inclusive no Brasil, existem diferentes projetos em curso para caminhões, ônibus e trens movidos a hidrogênio.

O presidente da ABH2 acredita que a chave da questão é a neutralidade tecnológica, diversificando os caminhos para produção e utilização do hidrogênio. Ele percebe que a Europa está entendendo e caminhando nesse sentido, o que já vem sendo desenvolvido no Brasil há mais tempo. “Produzir hidrogênio no Brasil tem que ser por rotas variadas, buscando matérias-primas e fontes de energias locais melhores e que tragam condição melhor de custo, que é fator preponderante para o mercado”, analisou Miranda.

O professor considera que o protagonismo brasileiro nesse setor vem de algum tempo atrás, considerando as primeiras parcerias e estratégias lançadas no começo dos anos 2000, ao passo que o ‘boom’ de lançamento de estratégias nacionais para o hidrogênio no mundo ocorreu por volta de 2020.

Ele mencionou que, em 2003, o Brasil foi cofundador da IPHE (Partnership for Hydrogen and Fuel Cells in the Economy), parceria internacional que atualmente reúne 27 países e a União Europeia. Em 2005, o Brasil lançou sua primeira estratégia para o hidrogênio, que foi complementada recentemente com o programa nacional do hidrogênio e com as leis promulgadas em 2024.

Criada há 10 anos, a ABH2 tem mais de 100 empresas associadas de vários setores do Brasil, que já estão na área do hidrogênio ou que estão se direcionando para ela. Há cerca de dois anos, a associação realizou trabalho com o governo dos Países Baixos de mapeamento desse setor no Brasil.

Atualmente, finaliza um projeto de dois anos de duração para o governo do Reino Unido que começou no início de 2025. Segundo Miranda, os resultados estão chegando a resultados concretos. “Esses trabalhos têm trazido um aumento do conhecimento desse setor da indústria brasileira, não só tecnológico, mas da regulação dessa área”, ressaltou o presidente da ABH2.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2026

IMAPOR É CREDENCIADO PARA CURSO DE FORMAÇÃO DE AQUAVIÁRIOS

Da Redação Navegação 09/07/2026 - 21:29



A Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil credenciou o Instituto Mar e Portos (Imapor) para ministrar o curso de formação de aquaviários - marinheiro auxiliar de máquinas (CFAQMAC / MAM2). O curso será realizado no Rio de Janeiro (RJ), sob a supervisão do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga).

“O presente credenciamento é válido pelo período de quatro anos, a partir da data de publicação desta Portaria em Diário Oficial da União (DOU), não podendo ser prorrogado”, determinou o diretor de portos e costas,

Carlos André Coronha Macedo, por meio da portaria DPC, que conta no Diário Oficial da União desta quinta-feira (9).

A instituição deverá seguir as recomendações e as prescrições da Normam-102/DPC — Normas da Autoridade Marítima para Ensino Profissional Marítimo de Aquaviários. Para aplicação desse tipo de

curso há necessidade de celebração do acordo de credenciamento, previsto nesta norma com o Ciaga, órgão de execução (OE) vinculado.

Nesse tipo de caso, as normas preveem que a realização do curso depende de expressa autorização da DPC, por solicitação do OE vinculado, mediante cumprimento das condições técnicas, com atenção especial às validades dos convênios firmados com instituições que proporcionem a realização de partes práticas do curso em laboratórios, simuladores, etc.

Ao término do curso autorizado, o Imapor deverá enviar ao Ciaga a relação dos alunos aprovados no curso ministrado, com o respectivo aproveitamento. Será então aplicado o exame de proficiência aos alunos. Os aprovados nesse exame receberão os respectivos certificados da autoridade marítima.

A portaria determina o cumprimento das regras do ensino profissional marítimo, com risco de penalidades em caso de não atendimento das normas do EPM. O descumprimento de quaisquer normas ou determinações da DPC está sujeito à pena de advertência, suspensão ou cancelamento. A Normam prevê que, dependendo da irregularidade, a DPC pode cassar todos os credenciamentos concedidos à instituição.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2026

STARNAV TERÁ 10 NOVAS EMBARCAÇÕES HÍBRIDAS DE APOIO OFFSHORE EQUIPADAS COM MOTORES MTU

Da Redação Indústria naval 09/07/2026 - 21:05



A Starnav Serviços Marítimos encomendou dez novas embarcações de apoio offshore com propulsão híbrida, que serão equipadas com motores da linha MTU 4000, fornecidos pela Rolls-Royce Power Systems. Segundo comunicado divulgado pela MTU, cada navio contará com quatro grupos geradores, baseados em motores MTU 16V 4000 M33S associados a sistemas de redução catalítica seletiva (SCR), visando menor emissão de poluentes.

Os novos offshore supply vessels (OSVs) terão sistemas de propulsão híbridos diesel-elétricos com bancos de baterias, projetados para reduzir o consumo de combustível e as emissões de gases de efeito estufa em relação à frota atual da empresa. De acordo com informações do BNDES, oito dessas embarcações multipropósito híbridas — quatro PSVs e quatro OSRVs — estão sendo construídas no estaleiro Detroit Brasil, em Itajaí (SC), com financiamento de cerca de R\$ 2,5 bilhões provenientes do Fundo da Marinha Mercante.

O projeto prevê embarcações com tonelage de porte bruto (TPB) em torno de 5.500 ton., superiores às unidades hoje em operação pela Starnav, de aproximadamente 4.500 ton. A empresa estima que a solução híbrida pode proporcionar redução de cerca de 18% nas emissões de gases de efeito estufa em comparação à frota convencional, mantendo o desempenho exigido para apoio às operações de petróleo e gás offshore.

As novas unidades híbridas serão afretadas para a Petrobras em contratos de 12 anos, integrando o plano da estatal de ampliar o uso de embarcações mais eficientes e de menor impacto ambiental nas atividades de apoio logístico. Em comunicado divulgado em dezembro de 2024, a Petrobras destacou que os contratos com Starnav e Bram Offshore para 12 PSVs com propulsão híbrida envolvem investimentos de R\$ 5,2 bilhões em construção naval no Brasil, com exigência de 40% de conteúdo local e construção em estaleiros em Santa Catarina.

Para o setor naval brasileiro, o conjunto de encomendas de embarcações híbridas para apoio offshore representa um impulso relevante em carteira de projetos de maior valor agregado tecnológico e alinhados às metas de descarbonização da indústria marítima. O estaleiro Detroit, que já lançou em 2023 o rebocador híbrido Starnav Lynx, projeta ampliar a chamada “Green Line” de embarcações, consolidando experiência em soluções de propulsão de menor impacto ambiental.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/07/2026

CONTRATAÇÃO DE NAVIOS-TANQUE ATINGE RECORDE E REFORÇA PRESSÃO SOBRE ESTALEIROS E FRETES GLOBAIS

Da Redação Indústria naval 09/07/2026 - 20:59



A contratação de novos navios-tanque atingiu um patamar recorde no mercado internacional, impulsionada por fretes elevados e pelo reposicionamento de frotas em meio a tensões geopolíticas e mudanças nas rotas de exportação de petróleo. Segundo análises recentes de consultorias como Drewry e dados compilados por publicações especializadas, o volume de contratos firmados para petroleiros em 2025 e início de 2026 supera a média histórica dos últimos anos, com destaque para navios da classe VLCC, Suezmax e Aframax.

Os índices de frete de navios-tanque medidos pelo Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) e Baltic Clean Tanker Index (BCTI) acumulam altas de 177% e 175,3%, respectivamente, em 2026. Em paralelo, o valor de um VLCC de cinco anos chegou a cerca de US\$ 140 milhões (aproximadamente R\$ 798 milhões, considerando câmbio de US\$ 1 = R\$ 5,70) no fim de março, ante US\$ 119 milhões (cerca de R\$ 678 milhões) em dezembro de 2025, refletindo forte demanda por capacidade disponível.

Relatórios recentes indicam que a combinação de restrições ao fluxo de petróleo venezuelano, aumento das exportações do Oriente Médio e maior uso de rotas mais longas contribuiu para encarecer o transporte marítimo de petróleo. Em algumas rotas entre o Oriente Médio e a China, os fretes diários de VLCC chegaram a superar US\$ 170 mil (cerca de R\$ 969 mil) por dia, níveis próximos aos registrados em 2020, durante a fase mais aguda da volatilidade de mercado.

No Brasil, a Petrobras e a Transpetro anunciaram em janeiro a assinatura de contratos para construção de cinco navios-tanque de gás e 36 embarcações de apoio, em investimento estimado em US\$ 521 milhões (cerca de R\$ 2,97 bilhões) dentro do Programa Mar Aberto. Segundo a companhia, o plano prevê aportes de cerca de US\$ 6 bilhões (aproximadamente R\$ 34,2 bilhões) entre 2026 e 2030 para a construção de 20 navios de cabotagem, 18 barcas, 18 rebocadores e o afretamento de 40 embarcações de apoio, reforçando a demanda doméstica por construção naval e serviços de suporte à navegação.

Especialistas ouvidos por consultorias apontam que, apesar do ciclo de encomendas recorde, as atuais taxas de frete podem ser insustentáveis no longo prazo, com expectativa de acomodação a partir do segundo semestre diante de possíveis ajustes de oferta e de uma normalização gradual das rotas afetadas por conflitos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/07/2026

CMA CGM REGISTRA MAIOR CRESCIMENTO DE CAPACIDADE NO PRIMEIRO SEMESTRE E SUPERA MSC EM AUMENTO PERCENTUAL

Da Redação Navegação 09/07/2026 - 20:55



A CMA CGM encerrou o primeiro semestre como a linha de navegação com maior crescimento relativo de capacidade de transporte de contêineres, superando a MSC em expansão percentual da frota, segundo levantamento recente da consultoria Alphaliner divulgado pela imprensa especializada. O estudo aponta que, embora a MSC mantenha ampla liderança em capacidade total, a armadora francesa foi a que mais ampliou sua oferta de espaço em TEUs em ritmo proporcional no período analisado.

De acordo com dados compilados pela Alphaliner, a CMA CGM atingiu capacidade operacional próxima de 4,4 milhões de TEU (4,4 milhões de TEU) em meados de 2026, impulsionada pela entrega de novos porta-contêineres e pela incorporação de navios fretados. O grupo francês também mantém uma carteira de pedidos de cerca de 1,5 milhão de TEU (1,5 milhão de TEU) distribuída em dezenas de embarcações em construção, o que reforça a perspectiva de continuidade do crescimento nos próximos anos.

No mesmo relatório, a MSC aparece como líder isolada do mercado, com aproximadamente 7,33 milhões de TEU (7,33 milhões de TEU) de capacidade e participação de 21,5% na frota global de porta-contêineres. A Maersk figura em segundo lugar, com 4,72 milhões de TEU (4,72 milhões de TEU) e quota de 13,8%, enquanto a CMA CGM consolida a terceira posição com 4,36 milhões de TEU (4,36 milhões de TEU) e 12,8% de participação.

Para operadores portuários e terminais de contêineres, o avanço da CMA CGM na expansão de sua frota indica maior oferta de capacidade em rotas principais, com potencial impacto sobre frequências de serviços, disputa por cargas e negociação de fretes. Em análises recentes, publicações como Transportemoderno destacam que MSC, Maersk, CMA CGM e COSCO já concentram cerca de 60% da capacidade mundial de transporte de contêineres, reforçando o peso desses grupos na definição de estratégias logísticas globais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/07/2026

IBP LAMENTA COBRANÇA DE IMPOSTO SOBRE PETRÓLEO EXPORTADO

Da Redação Offshore 09/07/2026 - 20:55



O Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) lamentou a decisão do Comitê-Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex/Camex), anunciada nesta quinta-feira (9), de manter a cobrança do Imposto de Exportação de 12% sobre o petróleo bruto por vias administrativas, contornando o devido processo legislativo. As empresas associadas criticaram a manutenção do imposto às vésperas da perda de eficácia da medida provisória (MP) 1.340/2026.

A avaliação é que a medida não corrige os 'vícios jurídicos, econômicos e institucionais da cobrança'. "Mudar a forma não altera a essência da medida tributária: trata-se de um imposto de finalidade declaradamente arrecadatória, aplicado sobre uma atividade estratégica, intensiva em capital e dependente de regras estáveis no longo prazo", justificou a entidade.

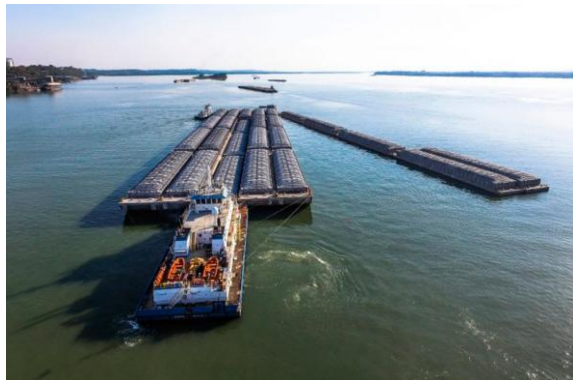
"O IBP alerta para os impactos negativos sobre projetos de produção, planos de investimento e decisões empresariais, bem como reitera sua disposição para dialogar com as autoridades sobre o assunto", manifestou o instituto em nota

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/07/2026

ARGENTINA INICIA NOVA CONCESSÃO DA HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAI COM REDUÇÃO DE 13,5% NO PEDÁGIO

Da Redação Navegação 09/07/2026 - 20:52



A Argentina iniciou a nova concessão da hidrovía Paraná-Paraguai, com a entrada em operação de um consórcio privado responsável pelo trecho argentino da Via Navegável Troncal e a aplicação imediata de uma redução de 13,5% na tarifa de pedágio cobrada das embarcações. Segundo informações oficiais do governo argentino, o contrato prevê a gestão da principal rota fluvial do país, por onde circula cerca de 80% do comércio exterior nacional, com foco em dragagem, balizamento e modernização da infraestrutura.

De acordo com dados divulgados pela Casa Rosada e pela imprensa especializada, a concessão de 25 anos foi outorgada ao consórcio liderado pela belga Jan de Nul em parceria com a argentina Servimagnum, encarregado da manutenção e operação do canal em águas interiores até o estuário do Rio da Prata. A redução inicial leva o pedágio de US\$ 4,30 por tonelada líquida registrada para US\$ 3,80, equivalentes a aproximadamente R\$ 24,40 e R\$ 21,50 por tonelada, respectivamente, considerando câmbio de referência de US\$ 1 = R\$ 5,70.

O governo argentino estima que a combinação de corte tarifário e obras de aprofundamento do canal pode gerar uma diminuição de pelo menos 10% nos custos logísticos em dólares ao longo da concessão, com impactos diretos sobre a competitividade das exportações agroindustriais. Representantes da Câmara de Portos Privados Comerciais ressaltam que a nova fase da hidrovía é considerada um marco para o setor agroexportador do país, por ampliar previsibilidade para investimentos e consolidar um cronograma de melhorias de sinalização e navegação.

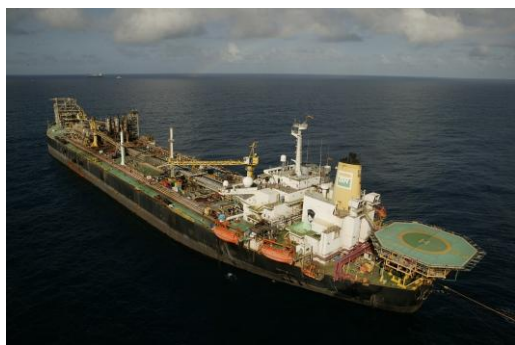
Para os países do Mercosul com cargas que utilizam a hidrovía, a redefinição de tarifas e a continuidade das obras de dragagem tendem a repercutir sobre custos de transporte de grãos sólidos e contêineres ao longo dos 3.400 km (3.400 km) de corredores fluviais integrados ao sistema Paraná-Paraguai. No Brasil, análises recentes de veículos especializados apontam que a privatização do trecho argentino da hidrovía é acompanhada com atenção por operadores logísticos e armadores que utilizam rotas fluviais para conexão com terminais marítimos da região sul e do estuário do Prata.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/07/2026

RELATORA CONFIRMA AJUSTES PARA IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DESTINADAS AO DESMANTELAMENTO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 09/07/2026 - 20:47



Parecer do PL da reciclagem (1.584/2021) da deputada Ana Paula Lima (PT/SC) na CCJC recomenda aprovação do texto da CVT, com poucas mudanças

A relatora do projeto de lei da reciclagem de embarcações (1.584/2021) na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), deputada Ana Paula Lima (PT/SC) apresentou, nesta quinta-feira (9), parecer favorável ao texto da Comissão de Viação e Transportes (CVT), incluindo seis emendas e outras quatro subemendas que foram submetidas nesta comissão. Ela também vetou uma emenda apresentada

em 2025 pela deputada Caroline de Toni (PL/SC). O texto sugerido por Ana Paula Lima inclui uma subemenda que estabelece os requisitos para importação de embarcações descomissionadas e destinadas ao desmantelamento.



Este era um pleito do setor que tem o objetivo de dar mais segurança jurídica para a realização dos serviços em instalações no Brasil, evitando o risco de tributação na chegada. A regra prevê que essas embarcações precisarão estar acompanhadas de inventário de materiais perigosos (IHM). Elas também precisarão ser destinadas a estaleiros ou empresas certificadas segundo norma ambiental específica, além de atenderem à Convenção de Hong Kong (HKC) ou equivalente.

Essa alteração modifica o artigo 49 da Lei 12.305/2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos. Este dispositivo trata da importação de resíduos sólidos e de rejeitos. “Entendemos que o substitutivo aprovado na CVT é o que melhor atende à exigência de harmonização ao ordenamento jurídico vigente”, concluiu a relatora em seu parecer.

Supressões

A relatora pediu a supressão de dois artigos do texto aprovado na CVT. Um deles que autoriza o poder público a instituir medidas indutoras e linhas de financiamento para atender às iniciativas de: prevenção e redução da geração de resíduos sólidos no processo de reciclagem; estruturação de sistemas de reciclagem de embarcações e de logística reversa; desenvolvimento de pesquisas voltadas para tecnologias limpas aplicáveis à reciclagem de embarcações; e desenvolvimento de sistemas de gestão ambiental e empresarial voltados para a melhoria dos processos produtivos e ao reaproveitamento dos resíduos.

O outro artigo a ser suprimido prevê que a União, os estados, o Distrito Federal e os municípios possam instituir normas com o objetivo de conceder incentivos fiscais, financeiros ou creditícios às indústrias e entidades dedicadas à reutilização, ao tratamento e à reciclagem de resíduos sólidos produzidos no território nacional e relacionadas, desde que respeitadas as limitações da Lei de Responsabilidade Fiscal Lei (Complementar 101/2000).

A avaliação foi que a criação pelas instituições financeiras públicas de linhas de crédito com juros subsidiados depende de previsão na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), a qual depende de iniciativa do Poder Executivo.

A relatora considerou antirregimental a emenda apresentada na CCJC pela Deputada Caroline de Toni. A justificativa foi que a proposta violou o regimento interno da Câmara dos Deputados, que determina que a nenhuma comissão cabe manifestar-se sobre o que não for de sua atribuição específica.

Ajustes na redação

A relatora solicitou outros dois ajustes de redação. O primeiro a fim de assegurar que qualquer embarcação fundeada ou atracada em um porto, fundeadouro ou estaleiro siga sob responsabilidade dos agentes previstos na lei, independentemente do seu estado de conservação. O outro ajuste altera a redação do artigo 19 para que fiquem proibidos o desmantelamento e a reciclagem de embarcação deliberadamente encalhada na praia ou no estuário de rios (beaching), ficando o responsável pela embarcação sujeito às sanções administrativas previstas no regulamento.

Ela reforçou a necessidade de harmonização do projeto original e do substitutivo da CMADS aos termos da Convenção Internacional para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios (Convenção de Hong Kong), que entrou em vigor em 26 de junho de 2025. E também que a adesão do Brasil a essa Convenção é indispensável para que estaleiros brasileiros possam efetuar reciclagem de embarcações de bandeiras de países aderentes.

Ela explicou que foi incluída no substitutivo a obrigação de as embarcações estrangeiras cumprirem as exigências da Convenção referentes ao inventário de materiais potencialmente perigosos. Para as embarcações existentes, o texto prevê uma transição mais suave, remetendo a regulamento o início da exigência do inventário de materiais potencialmente perigosos.

“Independentemente da adesão do Brasil à Convenção, o país deve adotar práticas compatíveis com as adotadas em âmbito internacional, de modo a facilitar o controle de embarcações estrangeiras em

águas sob jurisdição nacional e, ao mesmo tempo, o tráfego de embarcações brasileiras em águas sob jurisdição de outras nações”, pontuou a relatora.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/07/2026

PETROBRAS CONCLUI AQUISIÇÃO DE BLOCO EXPLORATÓRIO EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Da Redação Offshore 09/07/2026 - 20:34



A Petrobras concluiu a aquisição de participação em um bloco exploratório offshore em São Tomé e Príncipe, ampliando sua presença em águas profundas na África em linha com a estratégia de diversificação de portfólio divulgada pela companhia. Segundo comunicado da estatal, a operação foi formalizada após aprovação das autoridades regulatórias locais e integra o plano de recomposição de reservas por meio da abertura de novas fronteiras exploratórias.

O bloco está localizado em área marítima de alto potencial geológico, em profundidades compatíveis com a experiência da Petrobras em exploração e produção em lâmina d'água elevada. A companhia destacou que o acordo prevê atuação em consórcio com outras empresas e com a Agência Nacional do Petróleo de São Tomé e Príncipe (ANP-STP), o que reforça o modelo de parceria que vem sendo adotado em novos projetos internacionais.

De acordo com informações recentes da Petrobras, a expansão na África faz parte de um movimento iniciado em 2024, quando a empresa passou a integrar consórcios em outros blocos exploratórios no país africano. Na ocasião, a estatal indicou que essas operações suportam a estratégia de longo prazo de reposição de reservas de petróleo e gás e de aproveitamento de oportunidades em bacias consideradas de fronteira.

Para o mercado de navegação e serviços offshore, a consolidação de novos projetos exploratórios em São Tomé e Príncipe tende a gerar demanda adicional futura por embarcações de apoio, unidades de perfuração e serviços especializados na fase de campanhas sísmicas e perfuração de poços. Segundo analistas consultados pela imprensa especializada, a presença de grandes operadoras em novas bacias africanas aumenta a relevância das rotas atlânticas para fluxos de equipamentos e insumos relacionados à indústria de óleo e gás.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/07/2026

ERG RECEBE 11 MIL TONELADAS DE AÇO PARA OBRAS DOS HANDYMAX DA TRANSPETRO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 09/07/2026 - 19:31



Carga que será processada no estaleiro da Ecovix começou a ser desembarcada na tarde desta quinta-feira (9), em Rio Grande. Novos volumes do insumo para construção dos 4 petroleiros do programa Mar Aberto devem chegar dentro de dois meses.

A embarcação Jappin Arrow, proveniente da Indonésia, acostou no Estaleiro Rio Grande (RS) trazendo 11 mil toneladas de aço destinadas à construção dos quatro petroleiros Handymax da Transpetro. O descarregamento da carga na instalação da Ecovix teve início na tarde desta quinta-feira (9). Todo o insumo será utilizado para a construção desses navios, que fazem parte do processo de renovação e ampliação da frota própria do Sistema Petrobras.



Esse volume representa 60% das chapas de aço necessárias para construção dos 4 cascos dos navios Handymax. "Devemos receber daqui a dois meses mais uma carga dando continuidade à construção dos 4 navios Handymax", adiantou o CEO da Ecovix, Robson Passos. Ele explicou que essas 11 mil toneladas garantem uma produção contínua por cinco meses. O cronograma prevê o começo da construção dos cascos com intervalos de dois a três meses. "A cada 3 meses, começamos a fabricação de cada um dos cascos", explicou Passos.

O processo do aço do casco dos navios do programa 'Mar Aberto' teve início em abril no Estaleiro Rio Grande (ERG). As embarcações serão empregadas no transporte de derivados de petróleo pela costa brasileira. Os Handy terão entre 15 mil e 18 mil toneladas de porte bruto (TPB). As embarcações serão aptas ao transporte de produtos claros derivados de petróleo, como diesel marítimo, diesel S10, diesel S500 e gasolina de aviação.

Atualmente, cerca de 500 profissionais estão mobilizados nas atividades e, gradualmente, esse volume será ampliado. Até o final de 2026, a Ecovix projeta o incremento de mais 500 postos de trabalho, alcançando 1.000 colaboradores neste contrato. A expectativa é que esse efetivo atinja 1.700 colaboradores no pico das atividades, esperado para ocorrer ao longo de 2027.

De acordo com a empresa, mais de 50% dos equipamentos necessários para os Handymax foram adquiridos e chegarão a Rio Grande conforme cronograma de trabalho alinhado com a Transpetro. O desembarque do aço foi acompanhado por representantes da Transpetro, que estiveram em Rio Grande para uma visita técnica ao estaleiro. Jones Soares, diretor de transporte marítimo, e Flávio Gabina, gerente-executivo de engenharia e manutenção de navios, inspecionaram o parque industrial da Ecovix e discutiram com a empresa os próximos passos dos trabalhos.

"É um marco importante para a construção, que segue avançando de maneira consistente para estes primeiros quatro navios. Somado aos outros contratos com a Transpetro, o Estaleiro da Ecovix terá cada vez mais movimento e um maior volume de contratações", destacou o CEO da Ecovix.

No total, a Ecovix construirá 13 navios para a Transpetro nos próximos anos: 4 Handymax, por meio do Consórcio Marenova — em parceria com o grupo Mac Laren; 5 navios tanque do tipo pressurizado para transporte de GLP e derivados; e 4 navios de médio porte da classe MR1 (Medium Range). A expectativa da Ecovix é de que sejam gerados 5.000 empregos diretos e indiretos com os trabalhos nas diferentes embarcações.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/07/2026



MERCOS 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: 10/07/2026