

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 117/2026
Data: 13/07/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SANTOS TEM NOVO ESTUDO SOLICITADO PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA AO GOVERNO FEDERAL 4	
EVENTO COM JULGAMENTO SIMULADO NO PORTO DE SANTOS PROMOVE DEBATE SOBRE DIREITO MARÍTIMO.....	5
TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ ENTRA EM FASE DE IMPLANTAÇÃO DO PROJETO E OBRAS COMEÇAM EM 2027; TSG ASSUME EMPREENDIMENTO	7
INFRAESTRUTURA BRASILEIRA PRECISA DE INTEGRAÇÃO ENTRE SETOR PÚBLICO E PRIVADO, DEFENDE GERENTE DO SOPESP ..	8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	9
DE PECÉM AO MATOPIBA, LOGÍSTICA AMPLIA MERCADO DE IMPLEMENTOS NO NORDESTE.....	9
CORTES DE GERAÇÃO DEVEM CAIR POUCO ATÉ 2030 E PREOCUPAM SETOR ELÉTRICO DO NE.....	11
PORTAL PORTO GENTE	13
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ MUDA DE FASE, MAS SEGUE SOB VIGILÂNCIA DE MORADORES E DO MINISTÉRIO PÚBLICO	13
DO DIAGNÓSTICO À RECEITA: O QUE FALTA PARA SANTOS SUPERAR O GARGALO DA GOVERNANÇA?.....	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E O CUSTO ADUANEIRO DO PAÍS	18
OPINIÃO – ARTIGOS - COMO UM SUPER EL NIÑO PODE REDESENHAR OS FLUXOS LOGÍSTICOS DA AMÉRICA DO SUL	19
POLÍTICA - PF DIZ QUE CUNHA TAMBÉM DIRECIONOU EMENDAS SEM CARGO.....	21
NACIONAL - HUB – CURTAS – RECEITA FEDERAL USARÁ IA PARA REFORÇAR FISCALIZAÇÃO DE COMPRAS INTERNACIONAIS	22
<i>Combate à pirataria</i>	22
<i>Fiscalização antecipada</i>	22
<i>Encomendas em alta</i>	22
<i>Sementes transgênicas</i>	22
POLÍTICA - ‘NÃO AGUENTO MINEIROS ENROLADOS’: AS ORDENS DE CUNHA SOBRE EMENDAS	22
POLÍTICA - É NORMAL SUGERIR DESTINO DE EMENDAS SEM MANDATO, DIZ VALDEMAR	24
POLÍTICA - DINO COBRA DOCUMENTOS DE CASOS SOB SUSPEITA	25
POLÍTICA - CAIADO ‘MIRA CANHÃO’ PARA FLÁVIO E AVISA: “BARCO ESTÁ AFUNDANDO”	26
POLÍTICA - PL TENTA FECHAR AO MENOS COM REPUBLICANOS	27
TRANSPORTES - PORTOS - GOVERNO FORMALIZA TRANSFERÊNCIA E TSG INICIA GESTÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ..	27
OPINIÃO – ARTIGOS - ECONOMIA DO MAR: UM NOVO OLHAR SOBRE O DESENVOLVIMENTO.....	28
TRANSPORTES - RODOVIAS - CATEGORIA CONVOCA PARALISAÇÃO NACIONAL EM DEFESA DA MP DO FRETE	30
INDÚSTRIA - PETRÓLEO E GÁS - JOINT VENTURE DE BP E ULTRACARGO AMPLIA TERMINAL EM PAULÍNIA	31
INDÚSTRIA – VIBRA FORNECERÁ COMBUSTÍVEIS PARA MEGAFÁBRICA DA ARAUCO EM MS	32
TECNOLOGIA E INOVAÇÃO - BRASIL CONCLUI QUASE METADE DA MAIOR REDE FLUVIAL DE FIBRA ÓPTICA	33
COMÉRCIO EXTERIOR - MODERNIZAÇÃO ADUANEIRA GANHA FORÇA PARA AMPLIAR COMPETITIVIDADE.....	34
COMÉRCIO EXTERIOR - INFRAESTRUTURA E TECNOLOGIA AVANÇAM PARA ACELERAR O COMÉRCIO EXTERIOR	36
OPINIÃO – ARTIGOS - IGUATEMI, O SEGUNDO CENTRO DE SALVADOR	37
OPINIÃO – ARTIGOS - A CRISE NÃO REVELA O LÍDER. APENAS O TORNA VISÍVEL	39
INTERNACIONAL - CRIME ORGANIZADO É UMA TRAGÉDIA CONTEMPORÂNEA, AFIRMA FACHIN.....	40
INTERNACIONAL - ARMA DE BOLSONARO FOI CUSTOMIZADA.....	41
INTERNACIONAL - APÓS SE DESPEDIR DE KHAMENEI, IRÃ ENFRENTA LEGADO COM DIVISÕES	42
INTERNACIONAL - PAÍS RELATA NOVOS ATAQUES PRÓXIMOS A ORMUZ	43
JORNAL DA ORLA - SP	44
CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS FAZEM GREVE EM SANTOS EM DEFESA DE MP.....	44
JORNAL O GLOBO – RJ	45
BRASIL PLANEJA ABRIR SETOR DE URÂNIO, DIZ AGÊNCIA.....	45
GOVERNO BRASILEIRO TENTA BARRAR TARIFAÇÃO EM ÚLTIMA SEMANA DE NEGOCIAÇÃO	46
MUDANÇA DE RUMO	47
PETRÓLEO DIFICILMENTE VOLTARÁ AO PATAMAR ENTRE US\$ 90 E US\$ 100 ANTES DAS ELEIÇÕES AMERICANAS, AVALIA ESPECIALISTA	49
PETRÓLEO SOBE COM GUERRA, E BOLSAS ASIÁTICAS CAEM COM TEMOR SOBRE CONFLITO E BOOM DE IA	49
ÁGUAS DO RIO INAUGURA ESTAÇÃO DE TRATAMENTO DE ESGOTO NA BAIXADA FLUMINENSE	51
OS SINAIS DE BASTIDORES SOBRE A POLÍTICA ECONÔMICA EM UM EVENTUAL QUARTO MANDATO DE LULA	54



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 117/2026
Página 3 de 69
Data: 13/07/2026
www.mercosshipping.com.br
merc@mercshipping.com.br

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP 55

EX-PROJETO DE EIKE ATRAI QUATRO GRUPOS E VENDA AVANÇA PARA NOVA FASE EM AGOSTO	55
BRASIL REALIZA PRIMEIRO ABASTECIMENTO DE NAVIO TRANSOCEÂNICO COM ETANOL NO PORTO DE SANTOS	56
PETRÓLEO DISPARA APÓS RETOMADA DE ATAQUES ENTRE EUA E IRÃ E BLOQUEIO DO ESTREITO DE ORMUZ	57
MORAES PROÍBE VISITAS DE FLÁVIO A BOLSONARO POR 90 DIAS APÓS LEITURA DE CARTA DO EX-PRESIDENTE.....	58

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 59

PETRÓLEO ESCALA 9% COM NOVO BLOQUEIO NO ESTREITO DE ORMUZ	59
AGÊNCIA DA ONU PARA NAVEGAÇÃO SE OPÕE A PEDÁGIO EM ESTREITO	60
PEDÁGIOS FREE FLOW NAS RODOVIAS PAULISTAS ANCHIETA E IMIGRANTES COMEÇAM A COBRAR EM 1º DE AGOSTO	61
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 2,29 BI NA 2ª SEMANA DE JULHO.....	63

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 63

SINGAPURA MANTÉM LIDERANÇA COMO PRINCIPAL CENTRO MARÍTIMO MUNDIAL PELO 13º ANO	63
ADM CONCLUI PRIMEIRO TESTE GLOBAL COM B100 BIOCOMBUSTÍVEL EM ROTA AO LARGO DO BRASIL	64
PORTO SECO DE DIONÍSIO CERQUEIRA BATE RECORDE DE CAMINHÕES EM JUNHO	65
TEREOS REALIZA EMBARQUE RECORDE DE AÇÚCAR VHP PARA A CHINA VIA TIPLAM	65
APM TERMINALS SUAPE RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO PARCIAL	66
SUBSEA7 E PETROLEIRAS APRESENTAM PROTÓTIPO EM ESCALA REAL DE NOVA TECNOLOGIA OFFSHORE	67
OBRAS DO MOLHE DE PROTEÇÃO DE SUAPE ALCANÇAM 42% DE EXECUÇÃO	68

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 69

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	69
---	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SANTOS TEM NOVO ESTUDO SOLICITADO PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA AO GOVERNO FEDERAL

Pedido inclui espaços em Cubatão, São Vicente e Santos, como Vila dos Criadores e área do Valongo
Por ed Sartori 12 de julho de 2026



Poligonal do Porto de Santos poderá ser ampliada em 420 mil metros quadrados com a Vila dos Criadores, na Alemoa (Alexsander Ferraz/ AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) solicitou ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), no mês passado, um reestudo para inclusão de áreas que não foram inseridas pela pasta na Poligonal (traçado oficial) do Porto de Santos no início deste ano. A informação é do MPor.

“A reavaliação solicitada ainda está em estudo no âmbito da Secretaria Nacional de Portos”, afirma, em nota, o Ministério, sem estimar prazo para conclusão. “A alteração de poligonais segue rigorosa análise e precisa estar aderente às premissas técnicas, jurídicas e fundiárias para isso”, emenda.

Questionada, a APS explica que o pedido engloba o Ecopátio, em Cubatão; espaços na Área Continental de São Vicente, especificamente nas regiões conhecidas como sítios Vale Novo e Areias; a Vila dos Criadores, na Alemoa, em Santos; e uma no Centro Histórico, no Valongo, que deve abrigar um edifício-garagem, como parte da estrutura de movimentação de passageiros em navios de cruzeiro, em razão da futura transferência do terminal de passageiros para a área em frente ao Parque Valongo.

A Vila dos Criadores deve ser a situação mais delicada a ser enfrentada pela APS. A comunidade tem aproximadamente mil famílias, que precisariam de um projeto habitacional para sair, se aceitarem a mudança. O local invadido ainda necessita de descontaminação. Além disso, é preciso resolver a situação judicial, já que existe uma ação contra a Prefeitura por causa da área.

Segundo a gestora do Porto, o processo segue o rito administrativo, com complementação de informações e documentos técnicos junto ao MPor. “A APS acompanha de perto a tramitação e mantém diálogo aberto com o Ministério. Caso sejam solicitados novos documentos, estudos ou qualquer detalhamento técnico adicional, a Autoridade Portuária já está com suas equipes prontas para enviá-los com celeridade”, explicou, em nota, a APS.

A empresa pública federal acrescentou que trabalha com a expectativa positiva de que a análise técnica avance. “Como a autorização final depende do cronograma e das instâncias de aprovação em Brasília, o foco do momento é atender às exigências técnicas necessárias para que a deliberação ocorra o mais breve possível”, projeta.

A portaria divulgada em fevereiro garantiu um aumento de 56% nas áreas terrestres do Porto, que passaram de 9,3 milhões para 14,5 milhões de metros quadrados (m²). Na ocasião, o crescimento incluiu áreas terrestres — região do Largo do Caneu, Monte Cabirão e Alemoa — e no mar, como as áreas de fundeio e de deposição de resíduos de dragagem. E veio após inúmeros prazos não cumpridos.



No Valongo, área deve abrigar edifício-garagem, como parte da estrutura para o novo terminal de cruzeiros (Carlos Nogueira/AT/Arquivo)

Sem novas inclusões

A APS informa ainda que, no momento, não há estudos para novas inclusões de áreas - além das citadas na petição - porque o foco da administração portuária está voltado para o andamento e a consolidação do atual processo de expansão.

de 56% das áreas terrestres do Porto. Esse aumento já é bastante significativo e tem o potencial de absorver as projeções de crescimento operacional e os investimentos estruturais planejados para o complexo portuário”, finaliza.

Ampliou

Em fevereiro, o Porto Organizado de Santos incorporou mais 5,2 quilômetros quadrados (km²) de área, passando para o total de 14,5 km², ampliando a extensão territorial em 56%. A expansão foi autorizada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

A autorização atendeu parcialmente ao pedido da Autoridade Portuária de Santos (APS), que reivindica aumento para 20,4 km².

A portaria também englobou áreas aquaviárias: o espaço aquático aumentou de 355,2 km² para 367,2 km².

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/07/2026

EVENTO COM JULGAMENTO SIMULADO NO PORTO DE SANTOS PROMOVE DEBATE SOBRE DIREITO MARÍTIMO

O Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro terá simulação de caso real envolvendo acidente com navio no Porto de Santos e reunirá especialistas do setor

Por Bárbara Farias 12 de julho de 2026



Acidente com navio Yusho Regulus gerou longas disputas judiciais envolvendo armadores e empresas (Bruno Miani)

O julgamento simulado de um acidente ocorrido no Porto de Santos em 2012 estimulará um debate técnico de alto nível no Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, que será promovido pelo Grupo Tribuna no próximo dia 21. Assim avalia o juiz titular da 4ª Vara Cível de Santos, Frederico Messias, que fez parte da composição inicial e coordenou o Núcleo Especializado de Justiça 4.0 – Direito Marítimo, do Tribunal de Justiça de São Paulo

(TJ-SP), implantado em 2023.

“A simulação de um julgamento baseado em um caso real torna o debate muito mais rico, porque permite analisar a aplicação concreta das normas, a valoração das provas e os desafios da tomada de decisão judicial, aspectos que nem sempre são percebidos em discussões apenas teóricas. Nem todos estão acostumados com a dinâmica de um julgamento”, afirma Frederico Messias, que também é coordenador do Curso de Introdução ao Direito Marítimo da Escola Paulista da Magistratura (EPM).



Messias salienta que “iniciativas como a do Grupo Tribuna aproximam a comunidade jurídica, o setor marítimo-portuário e a sociedade, estimulando um debate técnico de alto nível sobre temas de grande relevância para o Porto de Santos e para o Direito Marítimo”.

Faça a inscrição

O evento será promovido no auditório do Grupo Tribuna, a partir das 13h30. O endereço é Rua João Pessoa, 350, no Paquetá, em Santos. As inscrições estão abertas e podem ser feitas exclusivamente on-line por meio do link: bit.ly/4eX4aWh. As vagas são limitadas.

Como será

Os especialistas que participarão do simulado analisarão o incidente envolvendo o navio panamenho Yusho Regulus, que ficou à deriva no canal aquaviário na madrugada de 15 de setembro de 2012, ao ser atingido por uma grande onda após a passagem de outro navio.

A embarcação carregava 66 mil toneladas de soja no Armazém 38, na Ponta da Praia, no momento do acidente. Os cabos que prendiam o Yusho Regulus ao cais se soltaram, o que acabou danificando dois shiploaders, que são equipamentos usados para o carregamento de grãos. Não houve feridos.

Entretanto, o acidente gerou longas disputas judiciais envolvendo armadores e empresas de commodities. O caso foi levado ao Superior Tribunal de Justiça (STJ) e ao Tribunal Marítimo.

Ao longo da programação, os participantes acompanharão a apresentação do caso, a composição da mesa arbitral, as sustentações jurídicas e os debates técnicos. Ao final, também poderão participar da decisão, emitindo seu próprio veredito.

A programação começa às 13h30 com o credenciamento dos participantes. Depois, às 14 horas, acontece a abertura do evento, com a apresentação do caso e início da sessão do julgamento simulado. O evento será encerrado às 17h30, com um café de confraternização entre os participantes.

Inovação

Ao transformar um dos mais emblemáticos acidentes do Porto de Santos em um exercício prático de argumentação jurídica, o Grupo Tribuna inaugura um formato inovador de discussão técnica, aproximando teoria e prática e proporcionando aos participantes uma experiência interativa inédita no calendário de eventos do setor portuário.

“Iniciativas como a do Grupo Tribuna aproximam a comunidade jurídica, o setor marítimo-portuário e a sociedade, estimulando um debate técnico de alto nível sobre temas de grande relevância para o Porto de Santos e para o Direito Marítimo”, Frederico Messias, juiz de Direito (Alexsander Ferraz/AT)

Programação

- 13h30 — Credenciamento

- 14h — Abertura, apresentação do caso e início da sessão do julgamento simulado

Participantes: Eliane Octaviano, advogada; Frederico Messias, juiz titular da 4ª Vara Cível de Santos e ex-coordenou o Núcleo Especializado de Justiça 4.0 – Direito Marítimo, do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP); Rafael Ferreira, advogado; Thiago Miller, advogado; Marcel Stivalleti, advogado; Gabriel Leite, advogado; Diogo Nolasco, advogado; e Lucca Cortez, advogado.

Apresentação: Maxwell Rodrigues, consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna. - 17h30 — Coffee de encerramento

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/07/2026

TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ ENTRA EM FASE DE IMPLANTAÇÃO DO PROJETO E OBRAS COMEÇAM EM 2027; TSG ASSUME EMPREENDIMENTO

Governo de São Paulo formalizou transferência do túnel para a empresa responsável; operação deve iniciar em 2031

Por Ted Sartori 11 de julho de 2026



Túnel entre Santos e Guarujá terá 1,5 km, sendo 870 metros embaixo da água; obras estão previstas para começar em 2027, com entrega em 2031 (Alexsander Ferraz/ AT)

O Governo do Estado, por intermédio da Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI), formalizou o Termo de Transferência Inicial do túnel imerso Santos-Guarujá para a TSG Concessionária. O documento foi firmado na terça-feira (7) e passou a vigorar no dia seguinte.

Com isso, a empresa passa a responder pelas atividades e áreas previstas contratualmente para a construção, operação, manutenção e realização dos investimentos necessários ao empreendimento, marcando o início oficial da concessão.

A TSG Concessionária é uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) constituída especificamente para gerir o empreendimento pela empresa portuguesa Mota-Engil, vencedora do leilão realizado em setembro do ano passado, conforme determina o vínculo de concessão patrocinada internacional por Parceria Público Privada (PPP). A Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) acompanha e fiscaliza o cumprimento das obrigações contratuais.

Procurada, a TSG Concessionária confirmou os detalhes a respeito da assinatura e do Termo de Transferência Inicial e acrescentou que, “a partir de agora, a concessionária inicia a fase de mobilização prevista em contrato, dando sequência ao cronograma de implantação do túnel Santos-Guarujá”.

A Reportagem também quis saber outros detalhes, como quando começa e onde será o canteiro de obras, bem como a respeito das contratações de trabalhadores. A TSG Concessionária limitou-se a responder que “as definições relacionadas à contratação dos trabalhadores que atuarão no empreendimento serão conduzidas pela construtora responsável pela execução das obras” e integram as próximas etapas da concessão.

Cronograma

O cronograma do túnel imerso Santos-Guarujá, segundo a SPI, aponta que este ano será dedicado à elaboração dos projetos funcional e executivo, aos estudos complementares, às tratativas relacionadas às áreas necessárias e aos licenciamentos ambientais.

Para 2027, já estão previstas obras, como a implantação dos canteiros, a construção da doca seca (onde serão fabricados os módulos de concreto) e as dragagens preliminares.

A fabricação dos elementos pré-moldados do túnel está prevista para 2028, seguida pela imersão e montagem das estruturas no ano seguinte.

Os acabamentos, a instalação dos sistemas e os testes operacionais estão programados para 2030, com início da operação do túnel imerso previsto para 2031.

O contrato do Governo do Estado com o grupo português envolvendo a construção do túnel imerso Santos-Guarujá havia sido assinado na noite de 28 de janeiro. Embora o Termo de Transferência Inicial só tenha sido formalizado quase seis meses depois, a SPI justificou que não se trata de demora e que o procedimento seguiu o prazo, como é usual a todas as concessões.

Questionamento

O compromisso firmado no início deste ano foi contestado na ocasião pela Autoridade Portuária de Santos (APS). A empresa pública federal ficou de fora do documento e recorreu ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Em março, a Corte de Contas suspendeu a liberação dos recursos vindos do Governo Federal. A liberação aconteceu quase dois meses depois, em maio. Os depósitos dos dois entes públicos envolvidos no processo - Governos Federal e Estadual - foram formalizados.

O custo previsto do túnel imerso Santos-Guarujá é de R\$ 6,8 bilhões. Desse total, R\$ 5,2 bilhões são recursos públicos, divididos entre Estado e União, com R\$ 2,64 bilhões para cada. O valor restante será investido pela concessionária privada Mota-Engil

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/07/2026

INFRAESTRUTURA BRASILEIRA PRECISA DE INTEGRAÇÃO ENTRE SETOR PÚBLICO E PRIVADO, DEFENDE GERENTE DO SOPEP

Fabiola Dourado destaca diálogo institucional, planejamento de longo prazo e conexão entre modais como caminhos para ampliar a competitividade logística

Por Bárbara Farias 11 de julho de 2026

Experiência e competência: Fabiola Dourado atua há mais de 15 anos nos setores de infraestrutura e logística (Divulgação)

A ampliação da competitividade da infraestrutura brasileira passa por uma atuação conjunta entre os setores público e privado. A avaliação é da gerente-executiva do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Fabiola Dourado, que defende o diálogo institucional, o planejamento de longo prazo e a integração dos modais de transporte como pilares para impulsionar o comércio exterior.

“Acredito muito no diálogo. Quando existe essa troca, fica mais fácil avançar em projetos que atendam às necessidades da logística e dar continuidade às discussões sobre infraestrutura. Para o Brasil ganhar competitividade, é preciso olhar para a cadeia como um todo. Não adianta avançar em uma ponta sem considerar o restante do caminho”, afirma a executiva, que atua há mais de 15 anos nos setores de infraestrutura e logística.

Segundo Fabiola, a cooperação entre governo e iniciativa privada é fundamental para a segurança jurídica, a atração de investimentos e a viabilização de projetos estruturantes. “As articulações institucionais são necessárias para criar um ambiente de diálogo e governança em busca das melhores soluções para tirar do papel projetos essenciais de infraestrutura. Trabalhar juntos nas demandas imediatas, mas também olhar o longo prazo, olhar a cadeia, a intermodalidade e ampliar a visão holística necessária em um país continental como o Brasil”.

Para ela, “a cocriação é essencial para desenvolver um ambiente com segurança jurídica e influenciar na construção de uma política pública que estimule a economia e a geração de renda para o País”.

A executiva cita o Plano Nacional de Logística (PNL 2050), do Governo Federal, e o Plano de Logística e Investimentos (PLI), do Governo de São Paulo, como exemplos de planejamento de longo prazo. Também destaca a atuação da Infra S.A. na estruturação de parcerias público-privadas (PPPs)

e concessões. “Considero um grande exemplo que permite que o setor privado traga o investimento e destrave grandes projetos de infraestrutura necessários para o crescimento econômico do País”.

Visão integrada

Com experiência nos setores ferroviário, de celulose e portuário, Fabiola defende uma logística integrada para reduzir custos e aumentar a eficiência. “Minha experiência no setor ferroviário me ajudou a ampliar esse olhar e a entender melhor a importância de cada elo da cadeia logística. Quando falamos em infraestrutura, é importante pensar de forma integrada e considerar a conexão entre os diferentes modais. A carga percorre uma cadeia e depende dessa integração e de acessos para chegar ao destino com mais eficiência”, ressalta.

Ela lembra que o Porto de Santos é estratégico para o comércio exterior, mas alerta que seu crescimento poderá ser limitado caso obras estruturantes não sejam executadas. “O crescimento do Porto de Santos até 2035, como mostrou o estudo Santos 10+, do Sopesp, pode ser limitado por gargalos logísticos se as decisões estruturantes não forem tomadas e as obras previstas não forem realizadas a tempo”.

A gerente-executiva ressalta a importância da integração do porto com os modais de transporte e as empresas. “Quando o porto opera de forma integrada com ferrovias, obras de acesso, rodovias e indústria reduzimos custos, tempo e ineficiências. Com isso, fortalecemos o Brasil no comércio exterior”.

Liderança feminina

Além da atuação institucional, Fabiola também incentiva a presença feminina em um setor historicamente masculino. Mentora do Instituto Vasselo Goldoni (IVG) e integrante do movimento Elas na Logística, a profissional considera que ampliar a participação das mulheres fortalece toda a cadeia logística. “Formar mais mulheres para ocupar cargos de liderança e postos de trabalho em ambientes masculinos é um dos temas que me atravessam profundamente”.

Para ela, a diversidade amplia a capacidade de inovação. “E prepara melhor o setor para enfrentar os desafios da infraestrutura e da logística nos próximos anos”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/07/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

DE PECÉM AO MATOPIBA, LOGÍSTICA AMPLIA MERCADO DE IMPLEMENTOS NO NORDESTE

Agro, portos e indústria criam novas frentes de demanda para implementos, mas juros altos dificultam a renovação das frotas

Por Vanessa Siqueira - De Alagoas vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br



Complexo portuário de Pecém, no Ceará, tem puxado demanda por soluções de transporte e de implementos rodoviários por conta de investimentos e expansão observada nos últimos anos. Foto: Complexo Pecém

A evolução da infraestrutura logística do Nordeste vem criando oportunidades para crescimento de demanda por implementos rodoviários. Portos, o agronegócio e cadeias como de cimento e petróleo e gás tem demandado mais peças para o transporte e logística, segundo avaliação da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos

Rodoviários (Anfir).

Um dos principais exemplos é o Complexo do Pecém, no Ceará, onde a expansão portuária, a instalação de novas indústrias e a implantação de um porto seco para atender à Transnordestina ampliam a movimentação de cargas e a procura por soluções de transporte.

O presidente da Anfir, José Carlos Spricigo, disse ao Movimento Econômico que o desenvolvimento portuário acompanhado no Ceará beneficia tanto implementos voltados ao transporte de contêineres quanto equipamentos destinados à logística industrial, distribuição regional e prestação de serviços. “A ampliação da cabotagem, dos centros logísticos e das cadeias de distribuição reforça ainda mais essa tendência, tornando o Nordeste uma região cada vez mais estratégica para o transporte de cargas”, afirmou.

Além do setor portuário, o agronegócio continua sendo um importante vetor de demanda para o segmento. Spricigo chama atenção para a diversidade econômica que tem impulsionado a busca por novos implementos rodoviários.

“Os grãos produzidos no Oeste da Bahia e na região do MATOPIBA continuam sendo um importante vetor de demanda. Entretanto, cadeias como a fruticultura irrigada do Rio Grande do Norte e do Ceará têm papel igualmente relevante. A região de Mossoró, por exemplo, as exportações de frutas têm movimentado implementos frigoríficos, porta-contêineres e veículos destinados à logística de exportação”, destacou.

A crescente expansão da mineração e da indústria cimenteira e o setor de petróleo e gás também estão entre segmentos responsáveis por demanda no Nordeste, segundo a Associação. “São fatores que ampliam continuamente as oportunidades para os fabricantes de implementos rodoviários”, completou.



Primeiro semestre fechou com queda de 6,7% nos emplacements de implementos rodoviários no Nordeste, segundo dados da Anfir. Foto: Divulgação

Juros altos são entrave para renovação de frota de implementos no NE

Mesmo com o crescimento da demanda puxada por diversos setores, os emplacements de implementos rodoviários recuaram 6,7% no Nordeste no primeiro semestre de 2026, queda inferior à retração

nacional de 7,5%. O custo do crédito é apontado como principal obstáculo à renovação das frotas.

Segundo balanço da Anfir, foram emplacements 5.888 unidades do segmento leve e 2.774 do segmento pesado na região entre janeiro e junho. Em igual período de 2025, foram 6.200 e 3.089 unidades, respectivamente.

No cenário nacional, a indústria de implementos rodoviários registrou em junho seu melhor desempenho no primeiro semestre de 2026. No mês foram emplacements 12.318 produtos, crescimento de 4,3% sobre maio (11.810 unidades). O resultado total do semestre apresentou recuo de 7,5% em relação a igual período de 2025. De janeiro a junho deste ano a indústria vendeu 66.736 produtos, contra 72.179 unidades no primeiro semestre de 2025.

José Carlos Spricigo explicou que as altas taxas de juros continuam sendo um dos principais fatores que limitam a renovação da frota de implementos rodoviários também no Nordeste.

“Existe uma demanda reprimida e muitas empresas precisam renovar seus equipamentos, mas já possuem linhas de crédito comprometidas, o que acaba adiando a decisão de investimento. Ao

mesmo tempo, observamos que, quando surgem linhas de financiamento com taxas mais competitivas, especialmente programas regionais voltados ao desenvolvimento do Nordeste, a receptividade do mercado é bastante positiva. Isso demonstra que o problema não é falta de necessidade de renovação, mas sim o acesso a crédito em condições adequadas”, disse.

Spricigo também alertou que o aumento nos preços dos combustíveis e o frete pressionado alteraram o comportamento de muitas empresas de transporte e embarcadores. O setor tem observado que muitas companhias que antes terceirizavam suas frotas, voltaram a operar com veículos próprios, na tentativa de ter maior controle sobre os custos disponibilidade dos veículos e qualidade do serviço.

“Esse movimento acaba criando oportunidades para a aquisição de novos implementos rodoviários, principalmente por empresas que optam pela verticalização da logística. Ou seja, apesar do aumento dos custos operacionais representar um desafio, ele também tem levado parte do mercado a investir em equipamentos próprios como forma de aumentar a eficiência e reduzir a dependência de terceiros”, avaliou.

Para o segundo semestre, a Associação aguarda que as vendas relativas a segunda fase do programa Move Brasil reflitam em recuperação para o setor. “O programa é importante como alavanca de negócios, mas ainda precisamos que sejam tomadas outras medidas que forneçam uma base sólida de crescimento na economia como um todo. É fundamental que os empresários tenham uma visão de futuro de curto e médio prazo em que haja certeza de estabilidade para que as decisões de negócios sejam tomadas com segurança”, disse.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/07/2026

CORTES DE GERAÇÃO DEVEM CAIR POUCO ATÉ 2030 E PREOCUPAM SETOR ELÉTRICO DO NE

Os cortes de geração são determinados pelo ONS e atingem, principalmente, as eólicas e solares instaladas no Nordeste

Por Ângela Fernanda Belfort - De Recife angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



As eólicas e solares continuarão tendo cortes de geração considerados altos até 2030, segundo o Plano de Operação Energética (PEN) 2026. Foto: Aneel/Reprodução

O Nordeste vai continuar com dois dos principais problemas do setor elétrico que afetam a região atualmente, segundo o Plano da Operação Energética (PEN) 2026-2030, elaborado pelo Operador Nacional do Sistema(ONS) e divulgado, parcialmente, nesta sexta-feira (10). A região tem um grande potencial para a geração eólica e solar, mas os investimentos recuaram com relação aos últimos anos por causa dos cortes de geração, que fizeram as usinas eólicas e solares centralizadas perderem receitas, produzindo menos do que o previsto. O estudo aponta que os cortes de geração totais vão sair das 19 horas para 14 horas de toda a geração que poderia ser feita. A redução foi considerada pequena por técnicos da área.

O estudo considera que os cortes de geração (curtailment) se dividem em dois: o energético, provocado quando há oferta (da geração) é maior do que a carga (consumo) e o curtailment por confiabilidade, que é o que depende da infraestrutura para escoar a energia, como as linhas de transmissão e subestações, entre outros. De acordo com o ONS, o primeiro será mais frequente e intenso, chegando a cortes da ordem de 40 Gigawatts todos os anos, enquanto o curtailment por confiabilidade – o que é determinado por falta de infra-estrutura será menor. Este último vai sair de 7% das horas em 2027 para 4% das horas em 2030.

Considerando as premissas utilizadas na projeção do ONS, os cortes de geração vão diminuir no período (2027 a 2030), mas continuarão “expressivos” com a redução ocorrendo por causa do crescimento da demanda, da expansão da rede de transmissão e da diminuição no ritmo de expansão das fontes eólicas e solares conectadas à rede básica, segundo o estudo. Ou seja, o decréscimo ocorre porque há menos investimentos nas fontes eólicas e solares centralizadas, que antes da crise provocada pelos cortes de geração, concentravam a sua implantação no Nordeste.

Os investimentos diminuíram porque qualquer empresa suspende uma implantação de um projeto ao perceber que não pode prever o quanto vai obter de receita por causa dos cortes de geração. Somente no ano passado, os cortes de geração provocaram uma perda de receita estimada em R\$ 6 bilhões para as geradoras eólicas e solares do Nordeste, desperdiçando cerca de 20% do que poderia ser gerado pelas duas fontes. Os cortes de geração são determinados pelo ONS, quando ocorre excedente de geração ou falta de infraestrutura para escoar a energia.

Ainda nas projeções do PEN, a potência instalada da geração solar centralizada vai sair de 19,1 Gigawatts (GW) em dezembro de 2025 para 23,5 GW em 2030, as eólicas que apresentaram uma potência de geração instalada de 34,6 GW em 2025 vão chegar em 2030 com 36 GW, enquanto a Micro e Mini Geração Distribuída (MMGD) – que inclui pequenos projetos de geração solar- passarão de 44,8 GW para 67,5 GW, também em dezembro de 2030. Os projetos da MMGD são espalhados pelo Brasil, não sofrem com os cortes e é o tipo de geração que mais vai crescer nos próximos anos.



CEO da Volt Robotics, Donato da Silva Filho, afirma que falta uma ação coordenada para implementar iniciativas que contribuam para reduzir mais os cortes de geração.
Foto: Volt Robotics/Divulgação

Os cortes de geração poderiam diminuir mais, diz especialista

Na avaliação do CEO da consultoria Volt Robotics, Donato da Silva Filho, as projeções do ONS representam um cenário em que não ocorram mudanças estruturais capazes de aumentar a flexibilidade do sistema elétrico. “Na nossa visão, a gente tem o potencial para os cortes estarem entre 3% e 5% da geração possível pelas renováveis, porque existem várias iniciativas, ainda tímidas, que tendem a se estruturar e contribuir para uma mudança nos cortes de geração”, comenta o especialista.

Uma delas, segundo Donato, é a tarifa inteligente que está sendo definida pela Agência Nacional de Energia Elétrica com a possibilidade de entrar em vigor em 2027 para aqueles com consumo acima de 1 mil quilowatts (kw). Este tipo de tarifa deixaria a conta de luz mais barata pela manhã e mais cara no começo da noite. “Isso pode contribuir para deslocar o consumo e gastarem mais energia no período da manhã”, explica Donato. É justamente das 7h às 15h que vão continuar acontecendo os maiores cortes de geração energético até 2030, de acordo com o estudo do ONS.

Outro fator que também vai contribuir para haver um maior consumo da geração renovável é a entrada em operação das térmicas que venceram o leilão do LRCAP 2026 que vão passar a operar a partir de 2028. “Hoje, as usinas térmicas são lentas pra ligar e desligar para atender o pico da demanda do final da tarde, às vezes tendo que funcionar desde manhã”, diz Donato, acrescentando que as térmicas do LRCAP 2026 vão entrar já no horário do maior consumo de energia, possibilitando um maior consumo da geração renovável, por exemplo, pela manhã.

Donato lembra também que este ano haverá um leilão para comprar armazenamento de energia em baterias, que também deve contribuir para uma diminuição dos cortes de geração, quando estes sistemas entrarem em operação, o que pode ocorrer a partir de 2028. “Há consumidores e empresas planejando instalar baterias para armazenar a energia gerada pela manhã e consumir à noite no horário que a energia é mais cara”, comenta o especialista.

Ainda de acordo com Donato, existem outras iniciativas que podem ser adotadas para diminuir os cortes de geração, incluindo também novos consumidores, como por exemplo, os data centers, que são eletrointensivos, o estímulo aos donos dos carros elétricos para carregarem as baterias pela manhã, entre outros. O Brasil deve chegar a ter um milhão de carros elétricos em agosto próximo. Até a abertura do mercado livre, previsto para 2027 no caso dos pequenos comércios e indústrias e 2028 para os clientes residenciais, podem contribuir para um aumento do consumo da energia gerada pelas renováveis. “Vão surgir novos produtos oferecidos pelas empresas com o preço mais barato no horário em que há excedente de geração”, conta o especialista.

Ele defende que o principal desafio – para uma redução maior dos cortes de geração – é ter uma coordenação das ações entre Ministério de Minas e Energia, Aneel, ONS, EPE e CCEE para que as mudanças regulatórias sejam incorporadas ao planejamento do setor e cheguem ao dia a dia da população de forma planejada.

O especialista também percebeu que o próprio PEN prevê pequena expansão da geração eólica e solar centralizada até 2030. Na opinião dele, isso reflete a insegurança dos investidores diante do curtailment. “Ninguém vai investir em novos projetos se não enxergar um caminho para reduzir os cortes”, afirma. Para ele, uma sinalização coordenada de políticas públicas e incentivos ao aumento do consumo de energia renovável seria suficiente para restabelecer a confiança dos investidores e reduzir significativamente o problema nos próximos anos.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 11/07/2026



PORTAL PORTO GENTE

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ MUDA DE FASE, MAS SEGUE SOB VIGILÂNCIA DE MORADORES E DO MINISTÉRIO PÚBLICO

PORTO DE SANTOS - TSG assume oficialmente o túnel Santos-Guarujá, mas licenciamento e desapropriações ainda desafiam cronograma

TSG Concessionária assina termo que a coloca no comando do canteiro, enquanto pendências fundiárias e o histórico da controladora Mota-Engil mantêm o projeto sob escrutínio

Por Portogente • Infraestrutura & Logística



Assinatura do Termo de Transferência Inicial marca o início da gestão da TSG Concessionária sobre o empreendimento que ligará Santos e Guarujá por túnel imerso.

📌 Destaque

Com a assinatura do Termo de Transferência Inicial, a TSG Concessionária passa a responder pela implantação do túnel Santos-Guarujá. Embora a obra avance para uma nova etapa, questões como desapropriações, licenciamento ambiental e governança continuam no centro das atenções.

A obra que promete extinguir a travessia de balsas entre Santos e Guarujá deixou, nesta semana, de existir apenas no papel dos estudos técnicos. Com a assinatura do Termo de Transferência Inicial, a TSG Concessionária S.A. que é uma

sociedade de propósito específico controlada pelo grupo português Mota-Engil, tornou-se formalmente responsável pelo canteiro de obras e pelas frentes de licenciamento do túnel imerso que vai conectar as duas cidades da Baixada Santista por baixo do canal do Porto de Santos.

O ato, previsto em cláusula específica do contrato de concessão patrocinada, transfere à concessionária a gestão dos acessos terrestres e das áreas onde serão montadas as centrais de concretagem dos módulos submersos, uma peça central de uma obra que o governo paulista já classificou como a mais complexa erguida no país desde a Ponte Rio-Niterói.

Mas a passagem de bastão simbólica não apaga um fato que vem se impondo nos bastidores do projeto: entre a assinatura do termo e a inauguração prevista para 2031, o cronograma terá de conciliar prazos de engenharia com uma pauta social e institucional que ainda não foi totalmente resolvida: a das desapropriações em bairros densamente povoados ao histórico de investigações que acompanha a controladora estrangeira do empreendimento.

Da doca seca ao fundo do canal: como funciona a obra

O projeto prevê aproximadamente 1,5 quilômetro de extensão total, dos quais cerca de 870 metros ficarão submersos sob o canal do porto, essa certamente a etapa mais sensível da engenharia, já que os módulos de concreto serão fabricados em doca seca e depois rebocados e afundados no leito do canal, método inédito no Brasil. A estrutura terá três faixas de rolamento por sentido, além de uma galeria própria para pedestres e ciclistas, e reserva espaço para uma futura expansão do Veículo Leve sobre Trilhos, o que abriria caminho para integrar os sistemas de transporte sobre trilhos das duas cidades.

O cronograma divulgado pelo poder público concentra em 2026 o fechamento dos estudos executivos e a resolução das pendências de desapropriação; a partir de 2027 começam a produção dos módulos e os trabalhos físicos de canteiro; a montagem da estrutura imersa deve se estender até 2030, com testes finais e início de operação comercial em 2031. É um horizonte de execução longo, que exige da concessionária previsibilidade orçamentária é daqui vem a relevância dos R\$ 2,6 bilhões em empréstimo ao Governo de São Paulo junto ao Banco do Brasil, já avalizado pelo Ministério da Fazenda, somados aos R\$ 6,8 bilhões de investimento total estimado, partilhado entre União, Estado e capital privado.

Parte desse fôlego financeiro veio também da aprovação, pela Artesp, da habilitação da TSG ao Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, o REIDI, que suspende temporariamente tributos sobre a compra de bens e serviços destinados à obra, esse mecanismo pensado justamente para blindar cronogramas de longo prazo contra oscilações macroeconômicas.

O capítulo que nenhum comunicado oficial resume: desapropriações e escuta social

Enquanto a engenharia avança, é na dimensão urbana que o projeto concentra suas maiores tensões. O traçado projetado liga a região de Outeirinhos e Macuco, em Santos, ao bairro de Vicente de Carvalho, em Guarujá, os dois polos urbanos densamente ocupados, onde moradias, comércios e pequenos negócios estão no raio direto de intervenção da obra.

Em maio, a Câmara de Guarujá colocou em pauta um projeto de lei que cria uma política municipal específica para deslocamentos compulsórios ligados ao túnel, prevendo planos de compensação para famílias e empresas atingidas, esse é um reconhecimento formal de que a obra vai exigir remoções na cidade. Em Santos, a Associação Comunitária do Macuco levou a discussão para dentro do Ministério Público estadual, em reunião do Gaema (grupo de atuação especial de meio ambiente) que reuniu promotores, representantes da concessionária, da Autoridade Portuária de Santos, da Cetesb, da Prefeitura e da Artesp. Na pauta: a ausência, até aquele momento, de uma definição pública detalhada sobre quais imóveis serão efetivamente atingidos, o que mantém famílias inteiras em situação de insegurança fundiária enquanto aguardam clareza sobre reassentamento e indenização.

A reunião ocorreu no âmbito de um inquérito civil aberto justamente para acompanhar o licenciamento ambiental do projeto, um lembrete de que a Licença Prévia concedida pela Cetesb, embora comemorada por destravar o leilão da concessão, veio amarrada a 56 condicionantes técnicas sobre

manguezais, fauna, ruído e desapropriações, que precisam ser cumpridas ao longo de toda a execução e operação da obra. A liberação da Licença de Instalação, etapa que efetivamente autoriza o início físico das obras, depende do atendimento a esse pacote de exigências, e é nesse ponto que o cronograma otimista do governo encontra seu maior fator de risco jurídico.

Pontos críticos do projeto

- Licença de Instalação ainda depende do cumprimento de 56 condicionantes ambientais;
- Desapropriações em Santos e Guarujá seguem sem mapeamento público definitivo;
- Reassentamentos e indenizações permanecem em discussão;
- Cronograma físico depende do avanço das etapas de licenciamento e regularização fundiária.

Uma concessionária sob os olhos do MPF por outro contrato

A vigilância institucional não se limita ao licenciamento ambiental. Um episódio recente reacendeu questionamentos sobre a governança em torno do projeto: a Autoridade Portuária de Santos rescindiu um contrato de aproximadamente R\$ 73 milhões firmado com a Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia, responsável por assessoria técnica ligada ao túnel. A rescisão veio depois de o Ministério Público Federal abrir inquérito civil para investigar a legalidade da contratação, questionada por ter sido feita sem processo licitatório em torno de um projeto bilionário. A apuração do MPF foca especificamente nos critérios usados para dispensar a licitação e, embora o desfecho do caso não represente, por ora, risco ao cronograma físico da obra principal, ele expõe a fragilidade de parte da governança contratual que cercou o projeto antes mesmo do início das obras.

O nome por trás da TSG: um histórico que pesa

A TSG Concessionária é a sociedade de propósito específico criada para operar o ativo pelos próximos 30 anos, mas quem efetivamente comanda o consórcio é a Mota-Engil, gigante portuguesa fundada em 1946 que soma quase 80 anos de atuação em obras públicas, construção civil e operações portuárias em dezenas de países. No capital da companhia está a estatal chinesa China Communications Construction Company, com participação de cerca de 32%.

A vitória da Mota-Engil no leilão de setembro de 2025 ocorreu num cenário de disputa enfraquecida: as maiores construtoras brasileiras, Odebrecht e Andrade Gutierrez, abandonaram a concorrência alegando entraves financeiros e exigências de garantias consideradas excessivas pelo BNDES, num contexto ainda marcado pelos efeitos da Operação Lava Jato sobre seus balanços. Restou a disputa entre a Mota-Engil e a espanhola Acciona que, à época, enfrentava no próprio país uma investigação da polícia federal espanhola sobre suspeita de pagamento de propina a políticos.

A companhia portuguesa que levou o certame também carrega capítulos delicados em sua trajetória: já foi alvo de acusações de pagamento de propina a um ex-presidente do Malawi entre 2010 e 2011, e enfrentou em Portugal processos fiscais que resultaram em pagamento de cerca de € 6,1 milhões para encerrar suspeitas de fraude. No Brasil, o histórico de atuação da empresa ainda é limitado com poucas obras concluídas no país, entre elas trechos ferroviários em Carajás e serviços na Rodovia Fernão Dias, o que faz do túnel de Santos o maior teste da capacidade de execução da Mota-Engil em solo brasileiro.

Análise Portogente

A cerimônia de transferência de controle marca, sem dúvida, a saída do túnel Santos-Guarujá do terreno dos estudos para o do concreto, e depois de quase um século de idas e vindas entre projetos de ponte e de túnel que remontam à década de 1920. Mas o marco simbólico não deve ofuscar o que ainda está em aberto: a Licença de Instalação, condição para o início físico das obras, segue amarrada a 56 condicionantes ambientais; as desapropriações em Macuco e Vicente de Carvalho ainda não têm mapeamento público definitivo, alimentando insegurança em famílias e pequenos negócios; e um contrato de consultoria técnica ligado ao projeto já foi rescindido sob investigação do Ministério Público Federal, antes mesmo de a concessionária vencedora tocar a primeira pá de terra.

Para o setor portuário e logístico da Baixada Santista, o racional econômico do túnel é difícil de contestar: reduzir de quase uma hora para poucos minutos o deslocamento entre as duas margens do estuário tem impacto direto sobre o fluxo de caminhões, a competitividade do comércio exterior e a integração urbana de uma região que abriga o maior porto da América Latina. O desafio, daqui até 2031, será provar que um cronograma de engenharia ambicioso é compatível com o tempo mais lento e mais delicado da escuta social e da transparência fundiária que casos como o do Macuco seguem cobrando.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/07/2026

DO DIAGNÓSTICO À RECEITA: O QUE FALTA PARA SANTOS SUPERAR O GARGALO DA GOVERNANÇA?

Por Opinião - Carlos Magano



Especialista em Gestão Portuária e Infraestrutura Logística

Carlos Magano

Em meu artigo anterior neste espaço — "A Alma Imoral da Governança: Mentira, Política e o Descompasso no Porto de Santos" — apontei como a desconexão entre o discurso e a prática tem paralisado as decisões que poderiam levar o maior porto do Hemisfério Sul ao patamar que sua relevância exige. O diagnóstico foi recebido por leitores que reconhecem, na rotina do dia a dia portuário, a mesma frustração.

Passado pouco mais de um mês, os eventos não param de dar razão à tese.

O cenário não perdoa

Na última semana de junho, o ENIP 2026 apresentou ao setor portuário os planos estratégicos de modernização. Discurso afinado, promessas de expansão, compromissos com a eficiência. Dias depois, porém, a realidade trouxe o contraponto: o leilão do megaterminal STS10 — uma área de 621,9 mil m² com potencial para transformar a capacidade de movimentação de contêineres do porto — segue suspenso por um impasse entre a Antaq e a Casa Civil sobre as regras da licitação.

O Brasil fechou 2025 com um recorde histórico de US\$ 629,1 bilhões em comércio exterior. O Porto de Santos responde por cerca de 30% desse fluxo. Em qualquer empresa privada do mundo, um ativo dessa magnitude teria um conselho de administração profissional, metas claras de longo prazo e um plano estratégico blindado contra ciclos políticos. Aqui, temos uma estatal que alterna entre avanços e recuos conforme a temperatura política e os humores do TCU.

O problema não é técnico — é de modelo de gestão

Insisto no ponto que venho defendendo em meus estudos e publicações: o gargalo do Porto de Santos não é de engenharia, nem de demanda, nem de capacidade instalada. É de governança. O modelo atual ainda reflete uma lógica em que a autoridade portuária funciona como extensão do Estado — com indicações políticas, descontinuidade administrativa e planejamento refém do calendário eleitoral.

A parceria com o Porto de Valência para implantação do modelo landlord avançado é um passo na direção certa — mas tropeça na mesma velha dificuldade de executar o que se planeja.

Soluções possíveis: um roteiro

Se a primeira parte desta conversa foi dedicada ao diagnóstico, que possamos agora avançar para a receita. Sugiro três pilares:

1. Profissionalização da gestão com mandatos técnicos — A APS precisa de um modelo em que o superintendente e os diretores sejam escolhidos por critérios técnicos e tenham mandatos que atravessem governos. A Lei nº 13.303/2016 (Lei das Estatais) já prevê mecanismos nesse sentido — mas, na prática, a blindagem é frágil. É preciso avançar para um estatuto que torne a destituição por razões políticas excepcional e motivada, não uma rotina a cada troca de governo.

2. Planejamento estratégico de longo prazo com metas vinculantes — O Porto de Santos não pode continuar refém de planos plurianuais redesenhados a cada gestão. O PDZ precisa ser um contrato com a sociedade, revisado a cada dez anos e com metas intermediárias auditáveis. O ENIP 2026 apresentou um planejamento — mas de nada adianta se ele não for amarrado a indicadores objetivos e sanções por descumprimento.



3. Desvinculação das grandes decisões de investimento do ciclo político — O impasse do STS10 é exemplar: um terminal bilionário, essencial para o futuro do porto, paralisado por uma disputa de competência entre órgãos do mesmo governo. Grandes decisões de investimento deveriam ser delegadas a um comitê independente, com participação do setor privado, da academia e da sociedade civil — modelo adotado em portos de primeira linha na Europa e na Ásia.

O custo da inércia

Enquanto Santos discute regras de edital, Roterdã, Cingapura e Xangai já operam com inteligência artificial preditiva, digital twins de suas operações e metas net-zero consolidadas. A diferença competitiva não está no concreto — está na capacidade de decidir e executar.

O diagnóstico está feito. As soluções estão na mesa.

E se o problema for a própria natureza da estatal?

Aqui cabe uma reflexão mais profunda, que já foi aventada em esferas elevadas do governo. Quando esteve à frente do Ministério da Infraestrutura, o atual governador Tarcísio de Freitas defendeu publicamente a concessão da Autoridade Portuária de Santos à iniciativa privada — isto é, não apenas a operação de terminais, mas a própria gestão do porto organizado.

A proposta, à época tratada como controversa, ganha cada vez mais sentido diante dos fatos. Se o modelo de administração estatal se mostra refratário a reformas incrementais — se a cada ciclo político as mesmas disfunções se repetem —, talvez a saída estrutural seja transferir a APS a um operador privado qualificado, sob regulação firme do poder concedente. Não se trata de privatizar por ideologia, mas de reconhecer que um ativo estratégico do tamanho de Santos não pode continuar refém da descontinuidade administrativa que o modelo estatal inevitavelmente produz.

Não faltam exemplos de portos que prosperaram sob gestão privada e regulação estatal robusta. O que falta a Santos, cada vez mais, é coragem para enfrentar o debate sem tabus. A proposta de Tarcísio, na época ministro, pode não ter vingado naquele momento — mas o tempo, implacável, vem lhe dando razão.

A história não julgará Santos pelo que poderia ter sido, mas pelo que escolheu fazer com o que tem.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 13/07/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E O CUSTO ADUANEIRO DO PAÍS

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

Quando se discute o custo logístico brasileiro, os 15% do PIB que o País gasta para mover mercadorias de um ponto a outro ou dos terminais de exportação ao mercado global, o debate tende a convergir para os gargalos físicos mais visíveis, como portos congestionados, ferrovias inexistentes, rodovias deterioradas, canais de navegação sem dragagem adequada. São problemas reais, que o BE News tem documentado ao longo dos anos. Mas há uma componente do custo logístico que não aparece nas imagens de caminhões enfileirados na fila de Santos (SP) ou na de balsas paradas no assoreamento da Hidrovia do Paraguai, e que, justamente por ser invisível, tende a ser subestimada: o tempo e o custo da burocracia aduaneira. O seminário realizado pela Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) em Brasília, na última semana, que resultou na criação de um grupo de estudos técnico-institucional para modernizar a legislação e os processos aduaneiros, é o reconhecimento de que essa componente precisa entrar com mais força na agenda de competitividade do comércio exterior brasileiro.

O tempo médio de liberação de cargas nos portos brasileiros melhorou nos últimos anos com o Portal Único do Comércio Exterior. E esse avanço merece reconhecimento. Mas os participantes do seminário foram precisos ao identificar que ainda há espaço considerável para ampliar a coordenação entre os diversos órgãos anuentes que intervêm no processo de importação e exportação. No Brasil, uma operação de importação de um produto industrializado pode envolver, além da Receita Federal, a Anvisa, o Ministério da Agricultura, o Ibama, o Inmetro e outros órgãos, cada um com seus próprios sistemas, seus próprios prazos e suas próprias exigências documentais, muitas vezes não integradas entre si. Para o exportador estrangeiro que compara o Brasil com concorrentes asiáticos ou europeus que processam cargas em horas, não em dias, essa fragmentação é um desincentivo concreto a usar portos brasileiros como hub regional.

A questão das normas infralegais é o ponto de maior impacto estrutural do debate. Boa parte das regras que disciplinam os processos aduaneiros brasileiros está em instruções normativas da Receita Federal, normas que, por sua natureza infralegal, podem ser alteradas com muito mais facilidade do que uma lei aprovada pelo Congresso. Para o importador ou exportador que precisa planejar operações logísticas com horizonte de meses ou anos, essa instabilidade potencial das regras é um custo invisível mas real: obriga a manter equipes jurídicas e de compliance monitorando alterações normativas, eleva o prêmio de risco dos investimentos em infraestrutura alfandegada, como portos secos e Centros Logísticos Industriais Aduaneiros, e cria um ambiente em que a decisão de investir depende menos da viabilidade econômica do projeto e mais da percepção sobre a estabilidade do arcabouço regulatório. Consolidar em lei as regras que estruturam os processos aduaneiros não é apenas simplificação burocrática, mas política de atração de investimento.

O BE News considera que o grupo de estudos criado pela Frenlogi tem uma oportunidade concreta de produzir resultados, desde que evite os dois vícios mais comuns nesse tipo de iniciativa no Brasil: o de produzir diagnósticos que já existem e o de propor reformas tão abrangentes que nunca saem do papel. O foco inicial no comércio eletrônico transfronteiriço é inteligente — é o segmento de crescimento mais rápido, onde a assimetria entre a regulação atual e as práticas internacionais é mais evidente, e onde ganhos de agilidade teriam impacto imediato sobre consumidores e empresas. Uma reforma aduaneira que entregue resultados mensuráveis num segmento específico, num prazo razoável, cria o precedente e o capital político para avançar nas mudanças mais amplas de que a legislação alfandegária brasileira precisa.

O Congresso tem papel central nessa agenda. A consolidação das regras aduaneiras em legislação permanente depende de votação e o tema, por não ter a visibilidade de pautas mais mobilizadoras,

tende a ser empurrado para o final das pautas legislativas. A presença de parlamentares como o senador Wellington Fagundes e o deputado Julio Lopes na iniciativa da Frenlogi é um sinal de que existe disposição política para avançar. Que essa disposição se converta em projeto de lei com texto elaborado, relatoria definida e cronograma de votação, não apenas em declaração de boas intenções em seminário.

O Brasil exportou US\$ 349 bilhões em 2025 e é, por qualquer medida, uma das maiores economias exportadoras do mundo. Opera esse volume com uma legislação aduaneira que data de 1966 e que, apesar de sucessivas atualizações pontuais, nunca passou pela reforma sistêmica que países concorrentes fizeram nas últimas décadas. Cada tonelada exportada ou importada pelo Brasil carrega, embutido em seu custo, o peso de uma burocracia alfandegária que pode e deve ser mais eficiente. Não é pouco. E não precisa esperar pela próxima década para começar a mudar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - COMO UM SUPER EL NIÑO PODE REDESENHAR OS FLUXOS LOGÍSTICOS DA AMÉRICA DO SUL



VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

Nos últimos anos, o setor marítimo já precisou lidar com desafios como as restrições de calado no Canal do Panamá, os impactos da crise no Mar Vermelho e diversas interrupções provocadas por eventos climáticos extremos. Um super El Niño poderá representar mais um teste à capacidade de adaptação das cadeias globais de comércio.

Quando se fala em El Niño, a atenção costuma se concentrar nos impactos climáticos. Agricultores observam as projeções de chuva, governos monitoram riscos de enchentes e a população acompanha previsões sobre secas e ondas de calor. Para a indústria marítima e portuária, porém, a questão mais relevante pode ser outra: como um evento climático extremo pode alterar fluxos logísticos, redistribuir cargas e testar a resiliência das cadeias de suprimentos em toda a América do Sul.

A possibilidade de um novo El Niño de grande intensidade vem sendo acompanhada com atenção por meteorologistas e operadores logísticos. Embora a intensidade final do fenômeno ainda seja incerta, a experiência recente demonstra que seus efeitos podem se estender muito além das regiões diretamente atingidas. Em uma economia cada vez mais integrada por rotas marítimas, corredores rodoviários, ferrovias e hidrovias, uma interrupção localizada pode gerar consequências que se propagam por milhares de quilômetros.

A Amazônia oferece um dos exemplos mais claros dessa dinâmica. Durante a severa estiagem observada entre 2023 e 2024, os níveis do Rio Negro e de outros rios amazônicos atingiram patamares historicamente baixos. A redução dos calados disponíveis dificultou a navegação em trechos estratégicos da região e afetou diretamente o abastecimento da Zona Franca de Manaus, um dos mais importantes polos industriais da América Latina.

Embora frequentemente associado à economia regional, o Porto de Manaus desempenha papel relevante em cadeias globais de suprimento. Componentes eletrônicos, motocicletas, eletrodomésticos e diversos insumos industriais dependem da navegabilidade dos rios amazônicos para chegar às fábricas ou alcançar os mercados consumidores.

Durante a crise, operadores logísticos precisaram adotar medidas extraordinárias para manter os fluxos de carga. Operações de transbordo foram ampliadas, embarcações passaram a navegar com restrições de carga e estruturas flutuantes foram deslocadas para localidades como Itacoatiara, para permitir a continuidade das operações. O episódio demonstrou como um problema hidrológico regional pode rapidamente se transformar em um desafio logístico nacional.



Caso um novo período de seca severa se confirme, os impactos poderão novamente ultrapassar os limites da Amazônia.

Portos como Vila do Conde tendem a assumir papel ainda mais relevante como pontos de apoio às operações destinadas à região Norte. Ao mesmo tempo, terminais estrategicamente posicionados no Nordeste, como Suape (PE) e Pecém (CE), podem registrar aumento temporário da permanência de contêineres e equipamentos que aguardam condições adequadas para seguir viagem até Manaus.

O resultado pode ser uma combinação de maior ocupação de pátios, necessidade de reposicionamento de contêineres vazios e ajustes nos serviços feeder que conectam diferentes regiões da costa brasileira.

Enquanto o Norte enfrenta o risco de estiagem, o Sul da América do Sul convive com uma ameaça oposta. Historicamente, eventos intensos de El Niño estão associados ao aumento das precipitações em partes do Sul do Brasil, no Uruguai e na região da Bacia do Prata. As enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul em 2024 mostraram como eventos hidrológicos extremos podem comprometer corredores logísticos inteiros, afetando rodovias, ferrovias, centros de distribuição e instalações de apoio às operações portuárias.

Os impactos sobre os portos nem sempre ocorrem diretamente no cais. Em muitos casos, a maior vulnerabilidade encontra-se nos acessos terrestres e na infraestrutura que conecta os terminais aos centros produtores e consumidores.

Nesse contexto, os complexos portuários de Rio Grande (RS) e Itajaí (SC) merecem atenção especial. No Vale do Itajaí, episódios de chuva intensa historicamente elevaram os níveis do Rio Itajaí-Açu, aumentando o risco de restrições operacionais e dificuldades de acesso. Em Rio Grande, o desafio pode estar na preservação da conectividade logística com importantes regiões produtoras do Sul do continente.

Os possíveis efeitos de um super El Niño também não se limitam ao Brasil. Peru e Equador figuram historicamente entre os países mais expostos aos impactos severos do fenômeno. Danos a rodovias, pontes e instalações logísticas podem afetar cadeias de exportação relevantes para o comércio internacional. Mais ao sul, Argentina e Uruguai também podem enfrentar interrupções decorrentes de precipitações acima da média e dificuldades em importantes corredores de transporte.

Para armadores, operadores portuários, embarcadores e gestores logísticos, a principal lição é que eventos climáticos extremos já não podem ser analisados apenas sob uma ótica local. A crescente integração das cadeias de suprimento faz com que uma restrição de navegação na Amazônia, uma enchente no Sul do Brasil ou danos à infraestrutura andina produzam efeitos que se espalham por toda a rede logística regional.

Nos últimos anos, o setor marítimo já precisou lidar com desafios como as restrições de calado no Canal do Panamá, os impactos da crise no Mar Vermelho e diversas interrupções provocadas por eventos climáticos extremos. Um super El Niño poderá representar mais um teste à capacidade de adaptação das cadeias globais de comércio.

Nesse cenário, a capacidade de antecipar riscos, redistribuir cargas, reposicionar equipamentos, utilizar portos alternativos e ajustar rotas poderá se tornar tão importante quanto a própria infraestrutura física.

Se as projeções mais severas vierem a se confirmar, o maior impacto de um super El Niño talvez não seja medido em índices pluviométricos ou níveis de rios. Ele poderá ser percebido na forma como cargas, navios e cadeias de suprimento serão obrigados a se adaptar a uma nova realidade operacional em toda a América do Sul. Mais do que um fenômeno climático, um super El Niño, ou El Niño Godzilla como vem sendo chamado, poderá se tornar um importante teste de resiliência para a logística e o comércio do continente.

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

NOS ÚLTIMOS ANOS, O SETOR MARÍTIMO JÁ PRECISOU LIDAR COM DESAFIOS COMO AS RESTRIÇÕES DE CALADO NO CANAL DO PANAMÁ, OS IMPACTOS DA CRISE NO MAR VERMELHO E DIVERSAS INTERRUPÇÕES PROVOCADAS POR EVENTOS CLIMÁTICOS EXTREMOS. UM SUPER EL NIÑO PODERÁ REPRESENTAR MAIS UM TESTE À CAPACIDADE DE ADAPTAÇÃO DAS CADEIAS GLOBAIS DE COMÉRCIO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

POLÍTICA - PF DIZ QUE CUNHA TAMBÉM DIRECIONOU EMENDAS SEM CARGO

Assim como Costa Neto, ex-deputado destinou verbas do orçamento secreto sem ter mandato. Dino bloqueia bens

Do Estadão Conteúdo



Eduardo Cunha tenta voltar à Câmara dos Deputados por Minas Gerais nas eleições deste ano, após não conseguir por São Paulo, em 2022

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Flávio Dino, determinou o bloqueio dos bens do ex-deputado Eduardo Cunha até o limite de R\$ 6 milhões. Segundo os investigadores da Operação Transparência, da Polícia Federal, esse é o valor que Cunha, mesmo sem exercer cargo eletivo, teria destinado, por meio de 21 emendas parlamentares, a municípios de Minas Gerais no âmbito do orçamento secreto.

O ex-deputado foi cassado em setembro de 2016 por quebra de decoro parlamentar. A acusação formal foi de que ele mentiu à CPI da Petrobras, em 2015, ao negar perante a comissão ser titular de contas no exterior.

Na decisão de 40 páginas, Flávio Dino afirma que as “evidências reunidas até o momento indicam que Eduardo Cunha atuava como um agente privado com influência política equivalente ou até superior a dos parlamentares em exercício, direcionando recursos federais sem qualquer autorização institucional”.

Após quatro eleições vitoriosas pelo Rio de Janeiro, Eduardo Cunha agora tenta voltar à Câmara dos Deputados por Minas Gerais nas eleições deste ano. Em 2022, o ex-presidente da Casa disputou uma vaga por São Paulo, mas acabou derrotado nas urnas.

Cunha é o segundo ex-parlamentar a ter bens bloqueados por determinação de Flávio Dino na última semana. Na sexta-feira, 10, o ministro determinou o bloqueio de até R\$ 119 milhões em bens do presidente do PL e ex-deputado, Valdemar Costa Neto, por suspeita de que ele tenha interferido na destinação de emendas parlamentares mesmo sem exercer mandato eletivo.

Os investigadores da Polícia Federal responsáveis pela Operação Transparência suspeitam que Eduardo Cunha e Valdemar Costa Neto utilizavam a mesma operadora dentro da Câmara dos Deputados para influenciar a destinação de emendas parlamentares. A suspeita recai sobre Mariângela Fialek, conhecida como “Tuca”, ex-assessora do deputado federal e ex-presidente da Câmara Arthur Lira (PP-AL).

Tuca foi alvo de busca e apreensão em dezembro de 2025 e teve o celular periciado pelos investigadores após as diligências. No aparelho, a Polícia Federal afirma ter encontrado elementos que apontam para “a existência de um arranjo decisório paralelo para a destinação de verbas públicas, no qual Eduardo Cosentino da Cunha, desprovido de mandato, aparece como vetor relevante de definição e remanejamento de emendas”.



“No caso analisado, um não parlamentar, ex-deputado cassado, potencial candidato nas próximas eleições, dispõe dos serviços de Mariângela Fialek e da liberalidade política para destinar recursos conforme seus interesses, em sintomas inequívocos do cometimento dos crimes de peculato”, pontuam Dino na decisão.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/07/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS – RECEITA FEDERAL USARÁ IA PARA REFORÇAR FISCALIZAÇÃO DE COMPRAS INTERNACIONAIS

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

Novo sistema cruzará imagens de scanners com declarações das encomendas, poderá excluir plataformas com baixa conformidade do Remessa Conforme e promete antecipar o controle das importações

COMBATE À PIRATARIA

A Receita Federal adotará, ainda neste ano, um sistema de inteligência artificial para fiscalizar importações e excluir de seu programa de compras internacionais, o Remessa Conforme, as plataformas de comércio exterior que registrarem menos de 98% de conformidade entre as imagens geradas por scanner dos pacotes e as descrições declaradas nas compras. O anúncio foi feito pelo coordenador de Administração Aduaneira da Receita, Fabrício Betto, em audiência pública da comissão externa da Câmara dos Deputados sobre pirataria, na semana passada.

FISCALIZAÇÃO ANTECIPADA

O novo sistema, chamado internamente de Remessa Conforme 2.0, também estabelecerá comunicação direta de dados entre a Receita e as plataformas, eliminando intermediários e permitindo que a agência avalie, antes da publicação de um anúncio, se o produto pode ser enviado ao Brasil. O objetivo é antecipar a fiscalização para antes da chegada das encomendas ao País, em vez de concentrá-la na etapa de desembaraço aduaneiro.

ENCOMENDAS EM ALTA

A urgência da medida é reforçada pelos números. Após a volta da isenção tributária para pequenas compras no exterior em maio, o volume de remessas cresceu 30%, segundo Betto. As encomendas do exterior já haviam saltado de cerca de 30 milhões de pacotes em 2019 para mais de 200 milhões em 2023. Para 2026, a Receita projeta arrecadação recorde de R\$ 5 bilhões com esse segmento, equivalente a 10% de todo o volume importado pelo país.

SEMENTES TRANSGÊNICAS

Na audiência, o deputado Julio Lopes (PP-RJ) chamou atenção para outro vetor de pirataria com impacto sobre o agronegócio: sementes transgênicas produzidas fora das normas regulatórias brasileiras que chegam em caminhões e têm sido liberadas por falta de capacitação dos agentes de fiscalização. “Os caminhões de sementes transgênicas feitas fora das regras são aprisionados e não há conhecimento da Polícia Rodoviária Federal, nem da Polícia Federal, nem de órgão nenhum para fazer a apreensão da mercadoria. Então, eles têm sido liberados”, disse. O parlamentar alertou para o risco de introdução de pragas nas lavouras brasileiras e sugeriu que a Receita cruze os dados dos 47 milhões de CPFs que fazem compras no exterior com as rendas declaradas para identificar irregularidades.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/07/2026

POLÍTICA - ‘NÃO AGUENTO MINEIROS ENROLADOS’: AS ORDENS DE CUNHA SOBRE EMENDAS

De acordo com a Polícia Federal, ex-deputado destinava emendas parlamentares com documentos forjados. Veja alguns dos diálogos descobertos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Os investigadores da Operação Transparência afirmam que Eduardo Cunha tinha papel de influência para desvio de recursos públicos e se beneficiava com isso

Diálogos entre Eduardo Cunha e Mariângela Fialek, conhecida como “Tuca”, foram encontrados pela Polícia Federal no celular da ex-assessora do ex-presidente da Câmara Arthur Lira (PP-AL) e principal alvo da Operação Transparência.

Segundo a investigação, as conversas revelam a atuação do ex-deputado, cassado em 2016, na indicação de emendas parlamentares com documentos forjados para escamotear o verdadeiro solicitante das verbas.

Com base nas informações reunidas pela Polícia Federal, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino determinou o bloqueio dos bens do ex-deputado até o limite de R\$ 6 milhões.

Segundo a documentação enviada pela PF ao gabinete de Dino, Cunha contaria com uma “cota informal de valores”, de acordo com os diálogos com Tuca, que seria direcionada conforme “as diretrizes e interesses políticos no Estado de Minas”. O ex-deputado tentará retornar à Câmara dos Deputados por Minas Gerais nas eleições deste ano.

Em uma das conversas com Tuca, Eduardo Cunha reclamou de prefeitos mineiros e pediu a troca de uma emenda:

“Eu não aguento mais esses mineiros enrolados. Troca a de Governador Valadares (município mineiro) por essa, pois lá também criaram caso pedindo ofício etc. É mais fácil trocar”. O Estadão procurou a Prefeitura de Governador Valadares para comentar o caso, mas não houve retorno.

Ao analisar a conversa, os investigadores afirmaram que o diálogo é “mais simbólico ainda no sentido do descontrole político e desvinculação ao interesse público dessas destinações”, pois “o ex-deputado nunca manteve vinculação política com o Estado de Minas. Pelo contrário, em algumas passagens simboliza manter pouco apreço pelo Estado e pelos prefeitos com quem mantinha interlocução.”

Segundo a PF, Cunha utilizava um telefone registrado em nome de Claudia Cordeiro Cruz, sua companheira, para manter as tratativas com Tuca. Os investigadores atestam, no entanto, que o contexto dos diálogos “não deixa dúvida acerca do direto envolvimento do ex-parlamentar”.

‘Boas notícias’

Em uma das primeiras conversas analisadas, em 5 de setembro de 2025, Mariângela Fialek inicia o contato com Cunha se identificando como “Tuca”. Segundo a PF, a conversa aponta que ela pretendia repassar alguma informação ao ex-deputado. “Gosto de boas notícias”; “Mas nem sempre tem, né? Rsrtrs”, escreveu ela. Cunha respondeu: “Então me dê”.

Na sequência, Tuca enviou uma mensagem que foi apagada posteriormente. Cunha respondeu “Já vi”, e Tuca afirmou: “Uma pena”. O ex-deputado, em seguida, escreveu: “Tive ontem com Arthur. Hugo me ligou a noite. Enfim, tentando ajudar. Mas Arthur tem razão”.

As referências, segundo a PF, seriam a Arthur Lira (PP-AL), então presidente da Câmara dos Deputados e para quem Tuca atuava como assessora, e a Hugo Motta (Republicanos-PB), atual presidente da Casa. O Estadão procurou os dois parlamentares, mas ainda não obteve resposta. O espaço segue aberto.

‘Pessoal é inimigo’

A PF também analisou uma conversa ocorrida em 12 de setembro de 2025, na qual Cunha tratou de uma emenda destinada ao município de Manhuaçu (MG). Após uma chamada perdida, o ex-deputado afirmou:

“Oi. Se puder. Tou com um problema lá em uma das emendas de Manhuaçu que o pessoal lá é inimigo e estão dizendo que é do Nikolas. Como pôs no Gilberto Abramo, preciso de um ofício dele dizendo que essa emenda é de autoria dele, a pedido do deputado estadual João Magalhães, senão vamos ter de trocar e não mandar para lá”.

As menções feitas por Cunha, segundo a PF, são a Gilberto Abramo (Republicanos), deputado federal por Minas Gerais, Nikolas Ferreira (PL), deputado federal pelo Estado, e João Magalhães (PSD), deputado estadual mineiro. O Estadão questionou a Prefeitura de Manhuaçu se deseja se manifestar, mas não houve retorno. A reportagem também procurou Gilberto Abramo por telefone e João Magalhães pelo e-mail do gabinete, mas ambos não retornaram ao contato.

Os investigadores da Operação Transparência afirmam que Eduardo Cunha “surge como fator de influência para desvio de recursos públicos, funcionando como beneficiário direto dos malfeitos e como vetor político relevante para todo o processo”.

Defesa de Cunha

A defesa de Eduardo Cunha se manifestou sobre as revelações e sobre a decisão de Flávio Dino de bloquear parte do patrimônio do investigado. “Eduardo Cunha não exerce mandato parlamentar e, portanto, não apresentou, subscreveu ou formalizou nenhuma das emendas mencionadas nas reportagens. Ao contrário. Conforme pode-se observar, elas foram oficialmente apresentadas e indicadas por parlamentares, bancadas ou órgãos legitimados, únicos que possuem competência sobre o processo orçamentário”, diz a nota. “Deste modo, a defesa rejeita a tentativa de equiparar automaticamente a legítima interlocução política ao exercício clandestino de mandato parlamentar”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

POLÍTICA - É NORMAL SUGERIR DESTINO DE EMENDAS SEM MANDATO, DIZ VALDEMAR

Suspeito de desvio de 21 verbas parlamentares, mesmo sem mandato eletivo, presidente do PL minimiza investigação da PF. “Sempre fazemos sugestões”

Do Estadão Conteúdo



Valdemar da Costa Neto disse que prefeitos pedem verba para o presidente do partido porque ele tem mais força com os deputados

O presidente nacional do Partido Liberal (PL), Valdemar Costa Neto, afirmou à CNN Brasil neste fim de semana que sempre faz “sugestões” de aplicação de emendas parlamentares aos membros da legenda.

As declarações ocorreram após o ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), ter determinado o bloqueio de até R\$ 119 milhões de bens de Valdemar por suspeitas da Polícia Federal de desvio de 21 emendas parlamentares, mesmo sem que o presidente do PL exerça mandato eletivo.

Os recursos foram liberados pelo governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) em 2024 e 2025. Dino decidiu que a suspensão das emendas indicadas na representação policial fosse imediata, estivessem elas em fase de empenho, liquidação ou pagamento.



“Nós sempre fazemos sugestões dessas emendas. Veja bem, eu tenho o pleito de muitos prefeitos do Brasil, eles vão falar com a presidência (do PL) porque os recursos que os deputados têm não são suficientes”, declarou Valdemar à CNN.

O presidente do PL continuou: “Então, nós sugerimos para a liderança e para as comissões, porque nós temos várias comissões, pelo tamanho da bancada - por exemplo, a comissão de Saúde é nossa, que tem verba própria também - então nós sugerimos que possa doar para esses municípios. E é nisso que eu entro. Isso é só política, não tem outra coisa”.

Valdemar disse ainda que “é normal” a prática de sugerir a aplicação das emendas. “Eu tenho que receber os prefeitos e avalio onde, quem precisa mais, quem precisa menos, e dividimos uma parte. Uma parte, os deputados cedem, uma parte das emendas deles, nas comissões também”, detalhou. “E aí nós indicamos, sugerimos que deem o dinheiro, que passe o dinheiro da saúde, passe dinheiro para as ações da prefeitura, para obras, para que o cidadão possa receber esses recursos. Isso é normal em todo partido político.”

O presidente do PL acrescentou: “E esse pessoal, quando não tem ajuda, eles pedem para o presidente do partido, porque eu tenho mais força com os deputados. Eles deixam uma parcela para a liderança fazer. Quem faz a indicação é o líder”, disse. “Então ele atende as sugestões que eu mando, as que são possíveis. E também eu não peço o impossível, porque eu tenho experiência do que eu posso pedir, onde que nós podemos chegar, para que se possa atender a esses prefeitos”.

Conversa com Motta

Valdemar disse que recebeu um telefonema do presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), e que espera providências do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), ao comentar uma decisão do ministro Flávio Dino.

“Ele (Hugo Motta) me ligou, ficou muito preocupado com o processo. Eu acho que o Alcolumbre também deve tomar alguma providência no Senado, porque isso é política. A política é feita dessa forma”, disse Valdemar. “O que não pode é fazer emenda errada, para órgãos que não são sérios, para alguma associação, isso não pode.”

No sábado, o presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos- -PB), manifestou “inconformismo” com a decisão de Dino e disse ver “intervenção indevida” do Judiciário em atividade típica do Poder Legislativo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

POLÍTICA - DINO COBRA DOCUMENTOS DE CASOS SOB SUSPEITA

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou o envio de ofício ao presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), para que apresente, em prazo de 10 dias corridos, todos os documentos de tramitação interna das emendas parlamentares investigadas por suspeita de irregularidades e ingerência de verbas públicas.

Segundo a decisão, a Câmara deverá encaminhar a documentação de forma individualizada e organizada por emenda, para subsidiar a apuração de suspeitas de direcionamento ilícito e possível desvio de finalidade na destinação de recursos.

A determinação vem porque os investigadores da Polícia Federal responsáveis pela Operação Transparência suspeitam que ex-deputado Eduardo Cunha e o presidente do PL e ex-deputado, Valdemar Costa Neto, utilizavam uma operadora dentro da Câmara dos Deputados para influenciar a destinação de emendas parlamentares.

No despacho, o ministro determinou a intimação da Câmara, da Advocacia- -Geral da União (AGU) e da Controladoria-Geral da União (CGU) para cumprimento, em suas esferas de competência, da

suspensão imediata da execução de despesas públicas ligadas às emendas indicadas pela autoridade policial, em qualquer fase.

A decisão prevê que, após a efetivação das medidas de indisponibilidade patrimonial, seja levantado o sigilo do despacho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

POLÍTICA - CAIADO 'MIRA CANHÃO' PARA FLÁVIO E AVISA: "BARCO ESTÁ AFUNDANDO"

Pré-candidato à presidência da República endurece as críticas ao senador, seu adversário na luta para chegar ao segundo turno das eleições

Do Estadão Conteúdo



Ronaldo Caiado passou a repetir que, no cenário atual, quem votar em Flávio Bolsonaro ajuda a reeleger Lula

Ronaldo Caiado (PSD), pré-candidato à Presidência, vê enfraquecimento político do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ). "O barco está afundando e os aliados já começaram a pular fora!", escreveu Caiado no X, ao compartilhar reportagem do G1 sobre a decisão da federação entre PP e União Brasil de recuar do apoio à candidatura de Flávio.

A federação entre PP e União Brasil deve adotar neutralidade na disputa presidencial, liberando diretórios estaduais para negociar alianças conforme interesses regionais.

A orientação ganhou força após desgastes entre Flávio e dirigentes, incluindo a insatisfação de Ciro Nogueira (PP) com a ausência de apoio público do senador durante a investigação contra ele sobre o Banco Master, e o desconforto do União Brasil após a prisão do aliado Márcio Canella no Rio.

Caiado endureceu às críticas ao adversário nos últimos dias. Na semana passada, ele afirmou que Flávio e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) são "farinha do mesmo saco". "Quando o assunto é tarifaço, Lula não faz nada porque quer se beneficiar com a briga e Flávio Bolsonaro só pensa na própria eleição. Os interesses do Brasil não podem ficar em segundo plano!", afirmou Caiado em outra publicação do X.

Na quinta-feira, 9, Caiado disse que a disputa entre os nomes de Flávio e Lula configura uma "candidatura dos rejeitados", em referência aos altos índices de rejeição de ambos. Ele questionou se a eleição de 2026 se resume a um "jogo de revanche" entre bolsonaristas e petistas.

Na quarta-feira, 8, após o evento "Agenda dos Presidenciáveis", Caiado já havia dito que um voto em Flávio equivale a um voto pela reeleição de Lula. "Diante do cenário atual, muitos não querem confessar, mas se você votar no Flávio vai reeleger o Lula", afirmou.

O pré-candidato também classificou de "inaceitável" o pedido do senador ao governo dos Estados Unidos para adiar para depois das eleições brasileiras a cobrança de tarifas de 25% sobre produtos do País.

Michelle

Dentro do contexto de intrigas dentro da campanha de Flávio Bolsonaro, está o futuro de sua madrastra, Michelle Bolsonaro. O presidente nacional do Partido Liberal (PL), Valdemar Costa Neto, afirmou à CNN Brasil que acredita na concretização da candidatura da ex-primeira-dama ao Senado Federal pela legenda no Distrito Federal.



Segundo o dirigente partidário, Michelle falou para ele que não queria ser mais candidata. “Eu falei: isso é um prejuízo para o partido muito grande”, declarou Valdemar. “A senhora se elege senadora, fica oito anos, a senhora vai aprender, vai ter uma base boa para a senhora seguir para frente na política, porque ela é nova”, disse. Valdemar acrescentou: “Então, eu acho que ela sai candidata e vai chegar em primeiro lugar em Brasília, não tenho dúvida”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

POLÍTICA - PL TENTA FECHAR AO MENOS COM REPUBLICANOS

O Partido Liberal (PL) avançou nas negociações para ter o apoio do Republicanos à candidatura do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência da República. O presidente do PL, Valdemar Costa Neto, e o coordenador-geral da pré-campanha presidencial, o senador Rogério Marinho (PL-RN), se reuniram na semana passada, com lideranças do Republicanos para negociar a aliança.

O Republicanos quer ter o apoio do PL em campanhas ao governo e ao Senado em alguns Estados para, em troca, se aliar a Flávio na disputa ao Palácio do Planalto. Ambas as siglas tentam chegar a algum acordo no Acre, Espírito Santo, Mato Grosso, Roraima e Minas Gerais.

Em outros Estados as duas siglas podem caminhar separadas ou já estão juntas, como é o caso de São Paulo. O governador paulista é Tarcísio de Freitas, do Republicanos, eleito com transferência direta de votos do então presidente Jair Bolsonaro (PL).

“Estamos conversando com os Estados e partidos, fazendo um trabalho que antecede a convenção, em 25 de julho, buscando ampliar primeiro o leque de apoios e depois resolver os palanques regionais”, declarou Marinho.

O presidente do Republicanos, Marcos Pereira, participou da rodada de conversas com os dirigentes bolsonaristas na sede do PL, em Brasília, para desatar os nós. Eles fizeram uma reunião com políticos de cada Estado para entender o que ainda trava as coligações locais.

O senador e pré-candidato ao governo estadual Allan Rick (Republicanos-AC), o deputado federal Roberto Duarte (Republicanos-AC) e a equipe do senador Márcio Bittar (PL-AC), que vai tentar a reeleição, por exemplo, conversaram na semana passada.

As conversas devem continuar. Até agora, Flávio Bolsonaro não conseguiu fechar com nenhuma sigla.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - GOVERNO FORMALIZA TRANSFERÊNCIA E TSG INICIA GESTÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Termo assinado com o Governo de São Paulo formaliza início da concessão para construção, operação e manutenção do equipamento

Por VANESSA PIMENTEL redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Governo do Estado de São Paulo assinou na última terça-feira (7) o Termo de Transferência Inicial (TTI) do túnel Santos-Guarujá. O documento oficializa a concessão do ativo à TSG Concessionária S.A., braço do grupo português Mota-Engil, que venceu o leilão do empreendimento.

De acordo com o documento, a transferência passou a valer à 0h de quarta-feira (8), e marca o início da responsabilidade da concessionária sobre a obra, conforme estabelecido em contrato. A concessão contempla a execução dos serviços de construção, operação e manutenção, além dos investimentos necessários para a exploração das operações do túnel.



A concessão contempla a execução dos serviços de construção, operação e manutenção, além dos investimentos necessários para a exploração das operações do empreendimento

O termo foi firmado entre a Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), representando o Governo de São Paulo, e a TSG Concessionária S.A., empresa responsável pelo projeto. O documento também conta com a interveniência e anuência da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

Com a formalização da transferência inicial, a concessionária passa a assumir as atribuições previstas contratualmente para o desenvolvimento do empreendimento. Entre elas, conforme adiantando pelo BE News, está a contratação de trabalhadores e a implantação das estruturas de apoio às equipes.

A expectativa é que o projeto gere cerca de 9 mil empregos diretos e indiretos durante a execução, prevista para começar no primeiro semestre de 2027 e se estender até 2030 ou 2031. O investimento total estimado é de R\$ 6,8 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - ECONOMIA DO MAR: UM NOVO OLHAR SOBRE O DESENVOLVIMENTO



BRUNO GALOTI ORLANDI

Secretário de Assuntos Portuários e Emprego da Prefeitura de Santos, mestre e doutorando em Gestão e Políticas Públicas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV)
opinioao@portalbenews.com.br

Nos últimos anos, uma expressão passou a ganhar espaço em seminários, estudos, fóruns e debates sobre infraestrutura, logística e desenvolvimento: Economia do Mar. Embora ainda pouco conhecida do grande público, ela já faz parte do vocabulário de governos, instituições e especialistas que atuam no ambiente marítimo. No Brasil, essa relevância se torna ainda mais evidente quando se observa que cerca de 95% do comércio exterior brasileiro é realizado por via marítima, segundo dados da Marinha do Brasil.

Mais do que definir um novo setor econômico, a Economia do Mar propõe um novo olhar sobre atividades que, há décadas, impulsionam o desenvolvimento de países e regiões costeiras.

À primeira vista, o termo pode sugerir que se trata de uma nova atividade econômica. Na prática, porém, ele reúne, sob uma mesma perspectiva, setores que têm no mar seu elemento de conexão. Portos, navegação, comércio exterior, indústria naval, pesca, aquicultura, turismo náutico, energias offshore, pesquisa científica, biotecnologia marinha e diversos outros segmentos passam a ser compreendidos como partes de um mesmo ecossistema econômico.

Essa visão integrada é justamente o que diferencia o conceito. Durante muito tempo, cada uma dessas atividades foi planejada de forma isolada. Hoje, governos, empresas e centros de pesquisa passaram a reconhecer que elas compartilham infraestrutura, conhecimento, inovação, qualificação



profissional e oportunidades de desenvolvimento. Em outras palavras, compreender a Economia do Mar é entender que diferentes setores podem se fortalecer mutuamente quando passam a ser vistos como parte de uma mesma estratégia.

Essa abordagem já orienta políticas públicas e estratégias em diferentes partes do mundo. Em Portugal, o desenvolvimento do mar é tratado como um eixo estruturante das políticas nacionais. Um exemplo dessa visão integrada pode ser observado no Porto de Aveiro, onde a administração portuária utiliza sedimentos provenientes das dragagens do canal de navegação para recompor praias e minimizar processos de erosão costeira. Mais do que uma medida operacional, a iniciativa evidencia um dos princípios da Economia do Mar: compreender que o porto não é um elemento isolado da cidade, mas parte de um mesmo território, onde infraestrutura, meio ambiente e desenvolvimento precisam caminhar de forma integrada. É justamente essa lógica que fortalece a chamada relação porto-cidade, conceito cada vez mais presente nas discussões sobre o futuro das cidades costeiras.

Singapura, por sua vez, consolidou-se como um dos principais hubs marítimos mundiais ao integrar a operação portuária tradicional a uma sofisticada rede de logística, serviços especializados e tecnologia de ponta. Mais do que movimentar cargas, o país estruturou um verdadeiro ecossistema voltado à economia do mar, convertendo a sua escassez territorial em uma estratégia nacional de alta competitividade e liderança global.

No Brasil, a dimensão desse tema também é expressiva. Além da forte dependência do transporte marítimo no comércio exterior, o país possui cerca de 5,7 milhões de km² de área marítima, conhecida como Amazônia Azul. Esse espaço reúne atividades estratégicas como exploração de petróleo e gás, pesca, turismo, transporte marítimo e proteção ambiental, reforçando a importância do mar para a economia nacional.

Nesse contexto, Santos ocupa uma posição bastante singular. Reconhecida mundialmente por abrigar o maior porto da América Latina, a cidade reúne uma cadeia econômica que vai muito além da movimentação de cargas. Empresas de logística, navegação e comércio exterior convivem com universidades, centros de pesquisa, serviços especializados, atividades ligadas ao turismo e profissionais altamente qualificados. Poucos municípios brasileiros concentram tantos elementos que compõem a Economia do Mar.

Santos reúne mais de 185 mil empregos formais, sendo mais de 38 mil diretamente vinculados à atividade portuária e às cadeias econômicas associadas ao porto, o que ajuda a dimensionar a relevância desse ecossistema para a economia local.

Isso não significa que a Economia do Mar seja uma realidade exclusiva das cidades portuárias. Ao contrário. Ela conecta regiões, impulsiona cadeias produtivas e influencia atividades que muitas vezes acontecem longe da costa, mas dependem do transporte marítimo, das exportações, da inovação tecnológica e da infraestrutura logística para chegar aos mercados nacional e internacional.

O conceito não cria atividades inéditas, mas convida a enxergá-las de maneira integrada. E, para cidades como Santos, cuja história e vocação estão profundamente ligadas ao mar, entender essa transformação significa acompanhar uma agenda que já orienta importantes debates internacionais e que tende a ocupar um espaço cada vez maior também no Brasil.

Bruno Galoti Orlandi escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos publicados às segundas-feiras.

SANTOS REÚNE MAIS DE 185 MIL EMPREGOS FORMAIS, SENDO MAIS DE 38 MIL DIRETAMENTE VINCULADOS À ATIVIDADE PORTUÁRIA E ÀS CADEIAS ECONÔMICAS ASSOCIADAS AO PORTO, O QUE AJUDA A DIMENSIONAR A RELEVÂNCIA DESSE ECOSSISTEMA PARA A ECONOMIA LOCAL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/07/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - CATEGORIA CONVOCA PARALISAÇÃO NACIONAL EM DEFESA DA MP DO FRETE

Mobilização nos portos busca garantir a votação da medida provisória que altera regras do transporte rodoviário de cargas e caduca na quinta-feira

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



De acordo com Wallace Landim, o Chorão, a categoria decidiu interromper as atividades após duas semanas de tentativas de garantir a apreciação da proposta pelos senadores

Caminhoneiros prometeram iniciar à 0h desta segunda-feira (13) uma paralisação nos portos de todo o país para pressionar o Senado a votar a Medida Provisória (MP) 1.343, que altera as regras do piso mínimo do frete no transporte rodoviário de cargas. O movimento foi anunciado na noite de domingo (12) pelo presidente da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava), Wallace Landim, o Chorão, que responsabilizou diretamente o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), pela falta de definição sobre a

pauta.

Segundo Chorão, a categoria decidiu interromper as atividades após duas semanas de tentativas de garantir a apreciação da proposta pelos senadores. A medida provisória perde a validade na quinta-feira (16), caso não seja aprovada pelo Congresso.

“Há duas semanas a gente vem lutando para que o Senado coloque na pauta para ser votado e até agora nada. Foi feita uma deliberação da categoria e, a partir das 0h agora do dia 13/7, os portos irão parar”, afirmou em vídeo divulgado na noite deste domingo.

A MP foi aprovada pela Câmara dos Deputados em 17 de junho, após receber alterações do relator, deputado Zé Trovão (PL-SC). Entre as mudanças incluídas está a anistia das multas aplicadas a caminhoneiros, motoristas e empresas de transporte que participaram dos bloqueios de rodovias e manifestações realizadas após as eleições de 2022.

Além da anistia, o texto endurece a fiscalização do piso mínimo do frete, altera a metodologia de cálculo da tabela da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), considerando custos operacionais como combustível, manutenção e seguros, cria um piso salarial nacional de R\$ 5 mil para motoristas contratados pelo regime da CLT que atuam no transporte rodoviário de cargas e prevê uma política de incentivo à renovação da frota, além da implantação de pontos de parada seguros nas rodovias.

Uma das principais inovações da proposta é a criação de um bloqueio digital para impedir a contratação de fretes abaixo da tabela da ANTT. O sistema integrará o Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) ao Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais e impedirá automaticamente a emissão do código quando o valor informado estiver abaixo do piso estabelecido. A responsabilidade pelo cumprimento da regra também será estendida aos casos de subcontratação, mantendo o contratante original como responsável pelo pagamento correto do frete.

O projeto ainda estabelece novas penalidades para quem descumprir a legislação. Em caso de reincidência no período de um ano, as multas poderão variar de R\$ 100 mil a R\$ 1 milhão. Empresas que acumularem quatro autuações em seis meses poderão ter o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas suspenso entre cinco e 30 dias. Se houver duas suspensões em um intervalo de 24 meses, o registro poderá ser cassado por até dois anos. O histórico de infrações será zerado caso a empresa permaneça um ano sem novas ocorrências.

A proposta também altera as regras de pagamento dos fretes. O valor integral deverá ser quitado em até 30 dias. Para os caminhoneiros autônomos, pelo menos 70% do frete terão de ser pagos antes do

início da viagem, enquanto o saldo restante deverá ser depositado em até três dias úteis após a entrega da carga.

As mudanças, no entanto, enfrentam resistência de entidades ligadas ao agronegócio e à indústria, que afirmam que o reforço da fiscalização, as novas exigências e o aumento das penalidades podem elevar os custos logísticos e ampliar a insegurança jurídica nas operações de transporte.

Pressão

Apesar de afirmar que recebeu a sinalização de que a matéria poderá ser votada na terça-feira (14), Chorão disse que a categoria manterá a mobilização até que a inclusão da MP na pauta esteja confirmada.

“A gente vai acompanhar todos os cenários nacionais, como a gente fez em 2018. Essa manifestação não é o Chorão, o Pedro, o Zé Trovão que está chamando. Quem está chamando essa paralisação se chama Davi Alcolumbre, presidente do Senado Federal”, declarou.

Em outro trecho do vídeo, o líder dos caminhoneiros reforçou o apelo para que os profissionais suspendam as viagens até que haja uma definição sobre a tramitação da proposta.

“A gente tem uma sinalização que vai colocar para votar, a orientação é que você [caminhoneiro] não saia para viajar a partir da 0h, para que a gente possa acompanhar até terça-feira se de fato vai entrar na pauta para votar, e não vamos aceitar perder essa MP. Davi Alcolumbre, você foi avisado, agora segura, meu irmão”, afirmou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/07/2026

INDÚSTRIA - PETRÓLEO E GÁS - JOINT VENTURE DE BP E ULTRACARGO AMPLIA TERMINAL EM PAULÍNIA

Opla eleva a capacidade estática para cerca de 202 mil m³, incorpora a gasolina às operações e amplia o uso da ferrovia na movimentação de combustíveis

Por **VANESSA PIMENTEL** redacao.jornal@redebenews.com.br



Além do aumento da capacidade de armazenagem, a ampliação busca fortalecer a integração logística do terminal, que reúne conexões rodoviárias, dutoviárias e ferroviárias

A Opla, joint venture formada pela bp e pela Ultracargo, concluiu a expansão do terminal de Paulínia (SP), que passou a contar com capacidade estática de aproximadamente 202 mil m³. A principal intervenção foi a construção de um tanque de 20 mil m³, destinado inicialmente ao armazenamento de etanol anidro, permitindo a reorganização da

infraestrutura da unidade e a inclusão da gasolina entre os produtos movimentados no local. A capacidade destinada a esse combustível será comercializada pela Ultracargo.

Com a nova configuração operacional, o terminal ganha maior flexibilidade para adequar a distribuição da capacidade de armazenagem conforme a demanda do mercado e a sazonalidade da produção de combustíveis. Segundo a empresa, o novo tanque é o primeiro da unidade equipado com teto geodésico de liga de alumínio, solução que amplia o volume útil disponível e contribui para reduzir as emissões fugitivas de vapores.

De acordo com o diretor de Operações da Ultracargo, Douglas Marques, a estrutura também incorpora recursos voltados à segurança e à eficiência operacional.



“A estrutura conta com um sistema de segurança de ponta, com sprinklers em toda a extensão do teto, e foi projetada para oferecer maior eficiência operacional e controle de estoque, garantindo integridade e conformidade rigorosa aos produtos armazenados”, afirmou.

Além do aumento da capacidade de armazenagem, a ampliação fortalece a integração logística do terminal, que reúne conexões rodoviárias, dutoviárias e ferroviárias. Desde a entrada em operação do desvio ferroviário, inaugurado em junho de 2025, a unidade passou a ter capacidade para movimentar até 160 vagões por dia. A estrutura permite receber combustíveis por ferrovia, como o etanol produzido em Rondonópolis (MT), e realizar a distribuição por caminhões para diferentes mercados.

Segundo a Opla, a expansão também amplia as condições para aumentar gradualmente a participação do modal ferroviário no transporte de combustíveis, reduzindo a dependência do modal rodoviário em parte das operações e tornando a logística mais eficiente.

Esse modelo é viabilizado pela conexão entre os desvios ferroviários de Paulínia e Rondonópolis. Enquanto o etanol de milho produzido em Mato Grosso segue para o interior paulista, derivados de petróleo são transportados no trajeto de retorno para o Centro-Oeste, elevando o aproveitamento dos fluxos ferroviários e reduzindo viagens com vagões vazios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

INDÚSTRIA – VIBRA FORNECERÁ COMBUSTÍVEIS PARA MEGAFÁBRICA DA ARAUCO EM MS

Contrato prevê investimento de R\$ 45 milhões em posto de abastecimento dentro da unidade de celulose, que terá capacidade para produzir 3,5 milhões de toneladas por ano

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Vibra firmou contrato com a Arauco para o fornecimento de combustíveis à megafábrica de celulose que está sendo construída em Inocência (MS), via Projeto Sucuriú. A unidade terá capacidade de produção de 3,5 milhões de toneladas por ano e é considerada uma das maiores do mundo construída em etapa única.

Como parte do acordo, a Vibra investirá R\$ 45 milhões na implantação de um posto de abastecimento dentro da planta industrial. A estrutura será destinada ao fornecimento de diesel, lubrificantes, etanol e gasolina para as operações florestais, que incluem silvicultura, colheita e logística.

O contrato tem duração de cinco anos e integra a estratégia de fornecimento de insumos energéticos para grandes projetos industriais. O Brasil tem ampliado sua participação no mercado global de celulose, com produção de 29,4 milhões de toneladas e exportações de 27,4 milhões de toneladas em 2025.

A infraestrutura prevista inclui obras civis, sistema de combate a incêndio, tubulações, bombas e edificações de apoio. A capacidade total de armazenagem será de 1.270 m³, sendo 1.110 m³ de diesel, 40 m³ de ARLA, 90 m³ de lubrificantes e 30 m³ destinados a gasolina e etanol.

O projeto contempla duas baías para descarregamento rodoviário e oito para abastecimento da frota, além de sistemas de automação, área para sobressalentes, sala de análise de produtos e espaços administrativos. Também estão previstas estruturas específicas para caminhões comboio, com sistemas de carregamento e dispositivos de segurança.

O fornecimento incluirá diesel premium com tecnologia voltada à eficiência energética, com estimativa de redução de consumo de combustível e de emissões de gases de efeito estufa ao longo da operação.

O acordo também prevê suporte à operação logística da unidade, com foco no atendimento às demandas de abastecimento das atividades industriais e florestais vinculadas ao projeto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

TECNOLOGIA E INOVAÇÃO - BRASIL CONCLUI QUASE METADE DA MAIOR REDE FLUVIAL DE FIBRA ÓPTICA

Projeto de R\$ 1,5 bilhão deve levar internet de alta velocidade a 70 localidades da região Norte e agora mira expansão para países vizinhos

Do Estadão Conteúdo



Os recursos foram pagos pelas operadoras como contrapartida pelas licenças de 5G obtidas no leilão de 2021 da Anatel. Nesta gestão, o projeto recebeu o selo do Novo PAC

Apesar dos atrasos causados pelo clima, o Brasil concluiu quase metade do programa de conexão à internet por redes fluviais de fibra óptica, o maior do mundo nessa

categoria.

O Programa Norte Conectado prevê a instalação de 13,2 mil quilômetros de cabos nos leitos dos rios amazônicos para conectar 70 localidades que sofrem apagão de internet. O investimento total é de R\$1,5 bilhão.

Os recursos foram pagos pelas operadoras como contrapartida pelas licenças de 5G obtidas no leilão de 2021 da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel). Nesta gestão, o projeto recebeu o selo do Novo PAC.

A rede atenderá Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima, onde a floresta e as grandes distâncias inviabilizam, em boa parte do território, a instalação convencional de postes ou dutos.

Ao todo, serão nove infovias. A promessa inicial era concluir o programa até 2025. Até agora, cinco foram entregues: as infovias 00, 01, 02, 03 e 04. Juntas, somam 5,8 mil quilômetros, o equivalente a 45% do total previsto.

As infovias 05, 06, 07 e 08 estão em planejamento e implantação, com entrega prevista até 2028. O orçamento permanece em R\$ 1,5 bilhão.

“Nós tivemos o problema das secas sucessivas na Amazônia nos últimos anos. Foi um período difícil e que levou a essa postergação”, diz a engenheira Gina Marques, presidente da Entidade Administradora da Faixa (EAF), responsável pela execução do Norte Conectado.

A instalação de cabos submarinos é comum nos oceanos, mas em rios ocorre apenas em trechos curtos em poucos países. “Não há nenhum caso que se compare ao Brasil”, afirma Gina.

O trabalho exige balsas e mergulhadores. Os rios apresentam correnteza, pedras e bancos de areia que mudam constantemente. A profundidade pode variar até 18 metros entre cheia e seca, expondo cabos ao calor extremo. Há ainda riscos de rompimento pela passagem de embarcações e âncoras, exigindo monitoramento permanente.



“As condições climáticas são fundamentais para conseguirmos realizar o trabalho”, explica Gina. Segundo ela, o projeto também acompanha os possíveis impactos do Super El Niño previsto para este ano. “Se houver uma mudança de temperatura, seca e outras condições, aí realmente vamos ter que repensar o projeto como um todo, mas estamos preparados.”

O projeto inclui ainda 46 mini data centers instalados em contêineres próximos aos rios. Desse total, 23 já estão em operação, ao custo de R\$ 2 milhões cada. As unidades contam com energia solar, refrigeração, sistema anti-incêndio, alarmes e câmeras de monitoramento.

Setor privado e economia local

Após a instalação da rede, a operação e a manutenção ficam a cargo de um consórcio de provedores locais. Parte da capacidade da fibra é reservada para órgãos públicos, como escolas, hospitais e prefeituras. O restante é destinado à comercialização de planos para pessoas e empresas.

A infovia 04, entre Manaus e Boa Vista, foi entregue oficialmente nesta quinta-feira, 2. O trecho custou R\$ 115 milhões e será operado pelo consórcio formado por Ozônio Telecom, Aquamar e Instituto Evereste.

“Cada um tem que fazer a sua conta, porque o custo mensal não é barato. Esse é o grande desafio”, diz o presidente da Ozônio, Adriano Vieira. Segundo ele, a manutenção exige mão de obra especializada e rapidez nos reparos da rede submersa. Com atuação em 40 cidades da Região Norte, a empresa vê o programa como complementar à infraestrutura já existente.

Para a economia local, a chegada da infovia representa uma transformação importante, afirma Carolina Lima, diretora comercial da WebFiber e conselheira da Associação Brasileira de Provedores de Internet (Abrint). “Em Roraima só chegava um cabo de fibra óptica, antigo, via aérea. Quando esse cabo rompe, ou quando tem queimada, a gente fica sem conexão ou com baixa capacidade”, diz. “Agora a internet vai ficar estável, porque terá uma segunda via.”

Nos últimos anos, a demanda foi parcialmente atendida pela internet via satélite da Starlink, que já ultrapassou um milhão de clientes no País, principalmente na Região Norte. Ainda assim, provedores regionais avaliam que a fibra óptica seguirá predominando nas cidades por oferecer maior velocidade e menor custo. Para Vieira, a Starlink continuará atendendo as áreas mais remotas.

Rota para o Pacífico

O governo também trabalha para expandir a rede aos países vizinhos e criar uma nova rota de tráfego de dados pelo Oceano Pacífico. Hoje, Fortaleza concentra a maior parte dos cabos submarinos que chegam ao Brasil, o que representa um risco em caso de interrupções.

As negociações envolvem Colômbia e Peru, afirma o ministro das Comunicações, Frederico Siqueira Filho. “O objetivo com essa saída de fibra para o Pacífico é conseguir ter rotas alternativas para blindar cada vez mais nossa internet e garantir segurança e estabilidade para os serviços digitais aqui na região da Amazônia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - MODERNIZAÇÃO ADUANEIRA GANHA FORÇA PARA AMPLIAR COMPETITIVIDADE

Receita, Congresso e setor produtivo defendem mudanças na legislação, digitalização e simplificação dos processos para reduzir custos e acelerar o comércio exterior

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A modernização da legislação aduaneira entrou na agenda de representantes do governo, do Congresso Nacional e da iniciativa privada como uma das principais medidas para ampliar a competitividade do comércio exterior brasileiro. O consenso é de que a redução da burocracia, o avanço da digitalização dos processos, o uso intensivo de tecnologia e a criação de regras mais estáveis podem reduzir custos logísticos, agilizar o fluxo de mercadorias e tornar o ambiente de negócios mais atrativo para investimentos.



A criação do grupo de estudos marca o início de uma agenda permanente da Frenlogi voltada à formulação de propostas para modernizar a legislação aduaneira brasileira

O tema foi debatido durante o 1º Seminário de Integração Logística e Modernização Aduaneira, realizado em Brasília pela Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), com apoio do Instituto Brasil Logística (IBL) e da

SkyPostal. Ao final do encontro, foi formalizada a criação de um grupo de estudos técnico-institucional que ficará responsável por elaborar propostas voltadas ao aperfeiçoamento da legislação e dos processos aduaneiros.

A iniciativa terá como foco inicial o comércio eletrônico transfronteiriço, segmento que vem registrando forte crescimento nos últimos anos, além da modernização da gestão de risco e dos fluxos de mercadorias. O grupo reunirá representantes do setor público e da iniciativa privada para discutir medidas inspiradas em experiências internacionais, preservando as competências da Receita Federal.

Durante a abertura do encontro, o presidente da Frenlogi, senador Wellington Fagundes (PL-MT), afirmou que o Brasil precisa avançar na simplificação dos processos para reduzir custos, aumentar a previsibilidade e acelerar as operações logísticas. Segundo ele, a infraestrutura e a logística deixaram de representar apenas questões operacionais para se tornarem fatores estratégicos para o crescimento econômico e a inserção do País no comércio internacional.

Na mesma linha, o presidente da Câmara Temática Aeroportuária da Frenlogi, deputado Julio Lopes (PP-RJ), afirmou que os entraves logísticos e aduaneiros continuam entre os principais fatores que reduzem a competitividade brasileira. Para o parlamentar, a integração entre os órgãos públicos e o uso intensivo de tecnologia são fundamentais para tornar os processos mais eficientes e aproximar o Brasil do padrão observado nas principais economias.

O presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, também defendeu a modernização dos procedimentos aduaneiros. Segundo ele, a digitalização dos processos, a transmissão antecipada de informações e a experiência acumulada pela Receita Federal permitem conciliar maior agilidade nas operações com o controle fiscal e a segurança das importações e exportações. O dirigente também ressaltou que a eficiência logística depende da integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias e portos.

Consolidação de regras

Outro ponto recorrente nas discussões foi a necessidade de consolidar, em lei, regras que hoje estão disciplinadas principalmente por instruções normativas. Para o consultor legislativo do Senado Edson Brasil, esse avanço é essencial para oferecer maior segurança jurídica aos investidores e estimular novos empreendimentos em infraestrutura alfandegada, como portos secos e Centros Logísticos Industriais Aduaneiros (CLIAs).

Segundo ele, normas infralegais podem ser alteradas com maior facilidade, criando insegurança para investimentos de longo prazo. A transformação dessas regras em legislação permanente, afirmou, contribuiria para dar previsibilidade ao setor e fortalecer a expansão da infraestrutura logística fora das zonas portuárias e aeroportuárias.

Entre os consensos do seminário também esteve o reconhecimento dos avanços obtidos com o Portal Único do Comércio Exterior, considerado um dos principais instrumentos de desburocratização das operações aduaneiras. Participantes destacaram que a integração eletrônica de informações já reduziu o tempo de liberação de cargas, mas avaliaram que ainda há espaço para ampliar a coordenação entre os diversos órgãos envolvidos no comércio exterior.

A criação do grupo de estudos marca o início de uma agenda permanente da Frenlogi voltada à formulação de propostas para modernizar a legislação aduaneira brasileira. A expectativa é que os trabalhos resultem em medidas capazes de simplificar procedimentos, ampliar a segurança jurídica e fortalecer a competitividade do comércio exterior nos próximos anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - INFRAESTRUTURA E TECNOLOGIA AVANÇAM PARA ACELERAR O COMÉRCIO EXTERIOR

Integração, digitalização e operações especializadas são apontadas como caminhos para ampliar a eficiência logística e acompanhar o crescimento das importações e exportações

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Vander Costa disse que a digitalização das operações representa um avanço importante, mas que o ganho de eficiência depende também da integração entre os diferentes modais

A modernização dos processos aduaneiros precisa ser acompanhada por avanços na infraestrutura logística para que o Brasil consiga reduzir custos e aumentar a eficiência das operações de comércio exterior. A avaliação foi compartilhada por representantes da Receita Federal, do setor de transportes e de operadores logísticos durante o 1º Seminário de Integração Logística e Modernização Aduaneira, promovido pela Frenlogi, pelo Instituto Brasil Logística (IBL) e pela SkyPostal, em Brasília.

Presidente do Sistema Transporte, Vander Costa afirmou que a digitalização das operações representa um avanço importante, mas ressaltou que o ganho de eficiência depende também da integração entre os diferentes modais. Segundo ele, a competitividade das exportações e importações passa pela articulação entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos.

“A CNT (Confederação Nacional do Transporte, entidade que integra o Sistema Transporte) tem defendido muito a multimodalidade. Eu tenho que ter portos eficientes, mas, para ter porto eficiente, tenho que ter ligação com o porto. A safra não nasce no porto, eu preciso fazer com que ela chegue lá”, afirmou.

O dirigente também destacou que a transmissão antecipada de informações e o avanço da nota fiscal eletrônica permitem à Receita Federal manter os controles necessários sem comprometer a agilidade das operações. Para ele, a combinação entre tecnologia e infraestrutura é um dos principais fatores para ampliar a competitividade do comércio exterior brasileiro.

Vander Costa lembrou ainda estudo apresentado pela CNT durante a COP30 que aponta a redução das emissões de gases de efeito estufa com a ampliação da participação dos modais ferroviário e aquaviário na matriz de transportes, reforçando que eficiência logística e sustentabilidade caminham juntas.

A digitalização dos processos também foi destacada pela Receita Federal como uma das principais ferramentas para administrar o crescimento das remessas internacionais. Segundo a chefe da Divisão

de Controles Aduaneiros Especiais, a auditora-fiscal Catarine Poggio, a gestão de risco baseada em inteligência artificial e no cruzamento antecipado de informações permite selecionar com maior precisão as cargas que realmente precisam ser fiscalizadas.

“O grande objetivo da gestão de risco é cruzar dados. Quanto mais dados a gente recebe com antecedência, mais fácil fica fazer uma gestão de risco apropriada, selecionar o mínimo possível e manter o fluxo logístico”, afirmou.

Além de aumentar a eficiência da fiscalização, o sistema vem sendo utilizado para identificar mercadorias proibidas, como armas, munições, medicamentos irregulares e equipamentos de uso controlado. Quando são constatadas irregularidades, a Receita atua em conjunto com plataformas de comércio eletrônico para retirar os vendedores responsáveis pelas ofertas.

Exemplo em Viracopos

As discussões também mostraram como parte dessas soluções já está presente na operação dos principais terminais de carga do País. Representantes do Aeroporto Internacional de Viracopos apresentaram a estrutura desenvolvida para atender operações de alto valor agregado, como os segmentos de tecnologia e farmacêutico.

Segundo o diretor de Relações Institucionais de Viracopos, Pedro Viriato Parigot, o terminal concentra cerca de metade do valor das importações brasileiras de produtos de tecnologia e aproximadamente um terço das cargas farmacêuticas. O aeroporto também foi reconhecido, pela segunda vez, como o melhor terminal de cargas do mundo na categoria de até um milhão de toneladas anuais.

Entre os projetos apresentados está o Smart Farma, criado durante a pandemia para acelerar a liberação de vacinas e posteriormente transformado em um fluxo permanente para medicamentos e produtos farmacêuticos. A iniciativa reúne operadores logísticos e órgãos públicos em um processo dedicado para reduzir o tempo de desembarço e preservar as condições exigidas para esse tipo de carga.

Os participantes do seminário avaliaram que a combinação entre infraestrutura especializada, integração entre os modais de transporte e digitalização dos processos tende a ampliar a eficiência das operações logísticas à medida que o comércio exterior brasileiro continua expandindo seus volumes de carga.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - IGUATEMI, O SEGUNDO CENTRO DE SALVADOR



WALDECK ORNÉLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinioao@portalbenews.com.br

Nos aglomerados urbanos em geral, a zona central constitui uma vitrine e reflete a dinâmica da cidade. Em centros urbanos de maior porte, principalmente nas metrópoles, as centralidades costumam ser várias e até hierarquizadas.

No caso de Salvador (BA), se o Centro Histórico é um centro excêntrico, como observou Milton Santos, o 2º centro – localizado na região do Iguatemi – é, por excelência, um centro bem centralizado, do ponto de vista geográfico. O paradoxo é que, enquanto o Centro Histórico prevaleceu durante mais de quatrocentos anos, o Centro Iguatemi encontra-se decadente e em crise, apenas cinquenta anos decorridos do início de sua estruturação.

Em parte, reflexo da crise econômica que assola a cidade, a centralidade metropolitana do Iguatemi é, sobretudo, vítima da falta de adequado tratamento urbanístico da área.



É interessante observar que, espontaneamente, a Centralidade Iguatemi tornou-se um grande centro empresarial, envolve escritórios e serviços profissionais, acolhe entidades empresariais, sedia órgãos e empresas de serviços públicos, é polo hoteleiro e núcleo residencial, tratando-se, portanto, de área onde predomina a moderna recomendação pela mescla de usos. Nem por isto, tornou-se um bairro atrativo para a Cidade.

Dentre os principais problemas, falta-lhe unidade e identidade. É uma área de passagem de tráfego, muito hostil ao pedestre, não conta com praças, espaços abertos e áreas verdes e apresenta dificuldades para o comércio de rua.

Estendendo-se do Shopping da Bahia ao Costa Azul, expande-se também pela Avenida Magalhães Neto. É, sem dúvida, o principal distrito de negócios de Salvador. Marcado, no entanto, por intensa desarticulação interna, sequer se integra com a nova área de desenvolvimento imobiliário do Caminho das Árvores (ou será Caminho dos Prédios?), bairro a que pertence. Situadas em patamares distintos, não há uma ligação peatonal entre a área residencial do Caminho das Árvores e a zona comercial da Avenida Tancredo Neves, no mesmo bairro. Mais propriamente, aquela se reporta ao comércio de luxo da Alameda das Espatódias.

A Casa do Comércio, sede da correspondente federação empresarial, é que deveria ser o símbolo da Centralidade. Sua arquitetura empresta a imagem de vanguarda que a área requer. Mas não é o que se observa, já contracenando com instalações provisórias, do tipo arquitetura efêmera. Dessa forma, o 2º centro rapidamente alcançou o apogeu, entrando em crise logo em seguida.

Município de economia reconhecidamente frágil, Salvador precisa cuidar para que sua principal centralidade seja pujante, dinâmica, moderna, para o que é indispensável, e tornar-se acolhedora para os habitantes da cidade. Isto somente será conseguido com a requalificação urbana da área.

Impõe-se o redesenho do acesso aos pedestres – trabalhadores e consumidores – por toda a região, além de atender aos moradores locais. Não é o que se tem visto. Ao contrário, cerca de uma dezena de obras viárias realizadas ao longo dos anos buscou sempre disponibilizar novas faixas de tráfego para o automóvel, sem resultados concretos para os problemas de trânsito que pretendiam equacionar.

Para agravar o cenário, a Centralidade Iguatemi não foi preparada para a saída da estação rodoviária intermunicipal, retirando-lhe a movimentação de 14 milhões de pessoas por ano, com graves reflexos para a função comercial. E nem por isto os problemas de trânsito arrefeceram...

Se bem que o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) 2016 já tenha previsto um terceiro centro, também de nível metropolitano, ora em formação na região de Águas Claras, a sua função não é suceder à Centralidade Iguatemi, mas atender à necessidade da estrutura urbana da metrópole soteropolitana.

Urge, portanto, não apenas um olhar urbanístico para o Iguatemi, mas também aprender as lições da sua insustentabilidade, para não as repetir em Águas Claras. A solução é planejamento urbano.

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

MUNICÍPIO DE ECONOMIA RECONHECIDAMENTE FRÁGIL, SALVADOR PRECISA CUIDAR PARA QUE SUA PRINCIPAL CENTRALIDADE SEJA PUJANTE, DINÂMICA, MODERNA, PARA O QUE É INDISPENSÁVEL, E TORNAR-SE ACOLHEDORA PARA OS HABITANTES DA CIDADE. ISTO SOMENTE SERÁ CONSEGUIDO COM A REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ÁREA

OPINIÃO – ARTIGOS - A CRISE NÃO REVELA O LÍDER. APENAS O TORNA VISÍVEL



HUDSON CARVALHO

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

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

Liderança, gestão de crise e as decisões que definem a confiança quando tudo parece incerto.

“O fogo prova o ouro; a adversidade prova os homens.”

Sêneca (4 a.C. – 65 d.C.). Filósofo estoicista, escritor e político romano

Enquanto tudo vai bem, liderar parece mais simples do que realmente é.

Os resultados escondem fragilidades e o crescimento tolera erros menores. Processos eficientes compensam decisões medianas. O refúgio do cotidiano oferece ao líder algo precioso: o benefício da dúvida.

A crise acaba com esse privilégio.

Em poucas horas, desaparecem as margens de segurança. As respostas precisam chegar antes que as perguntas sejam formuladas. As decisões passam a produzir consequências imediatas. E as pessoas deixam de olhar para o cargo e passam a olhar para quem ocupa o cargo.

Por isso, nunca acreditei que as crises revelem grandes líderes.

Elas não criam competência, coragem, serenidade ou caráter. Também não produzem arrogância, despreparo ou covardia. A crise apenas remove os disfarces que a estabilidade permite usar. Ela torna visível aquilo que já existia.

Toda organização, mais cedo ou mais tarde, enfrentará uma crise. Ela pode surgir de um acidente operacional, de uma falha tecnológica, de um problema regulatório, de um ataque à reputação, de uma ruptura no mercado ou, simplesmente, de um erro humano. A origem muda, mas o teste da liderança permanece o mesmo.

Gestão de crise começa e acaba pela comunicação.

Quando a incerteza cresce, as pessoas procuram uma referência. Querem entender o que aconteceu, quais são os riscos e para onde caminhar. É justamente nesse momento que muitos líderes cometem um erro recorrente: confundem prudência com silêncio. Esperam possuir todas as respostas antes de falar. Mas uma boa gestão de crise exige exatamente o contrário. A comunicação precisa aumentar — nunca diminuir.

Mesmo quando ainda não existem respostas completas, existe uma obrigação inadiável: mostrar que alguém está conduzindo a situação.

O silêncio nunca permanece vazio. Se a liderança não ocupa esse espaço, ele é rapidamente preenchido pelo departamento informal mais eficiente de qualquer organização: o dos boatos. E boatos viajam mais depressa do que os fatos.

Comunicar não significa transmitir uma falsa sensação de controle, nem prometer aquilo que talvez não possa ser entregue. Significa reconhecer a realidade, compartilhar o que já se sabe, admitir o que ainda não se sabe e demonstrar que existe um caminho para enfrentar o problema. Em qualquer gestão de crise, a transparência produz confiança. O silêncio produz ansiedade.



Liderança é decidir sob pressão. Líderes preparados possuem capacidade de decidir quando as informações ainda são insuficientes. Quem espera pela certeza absoluta quase sempre chega tarde. Quem decide por impulso, frequentemente amplia o problema. Liderar sob pressão exige um equilíbrio raro entre prudência e velocidade. Nem paralisia. Nem precipitação.

É também nesse ambiente que se percebe a diferença entre autoridade e credibilidade. A autoridade é concedida pelo cargo. A credibilidade é concedida pelas pessoas. A primeira pode ser nomeada. A segunda precisa ser conquistada, todos os dias, por meio da coerência entre discurso e prática. Em tempos de normalidade, essa diferença nem sempre é evidente. Na crise, ela se torna impossível de esconder.

Quando tudo termina, começa um novo desafio: o dia seguinte. Chegam os relatórios, as auditorias, as análises e, inevitavelmente, aqueles que sabem exatamente o que deveria ter sido feito — sempre depois que tudo aconteceu. Meu pai diria: “Engenheiros de obra pronta.”

Aprender é indispensável. Procurar culpados, nunca. Organizações maduras não desperdiçam crises em busca de heróis ou vilões. Procuram causas, corrigem processos, fortalecem sistemas e transformam experiências dolorosas em capacidade institucional.

O verdadeiro desafio não é atravessar uma crise. É sair dela melhor do que entrou.

Existe, porém, um legado que nenhum indicador consegue medir. As pessoas esquecem números. Esquecem cronogramas. Esquecem metas. Mas dificilmente esquecem como foram tratadas quando sentiram medo. É nesses momentos que a confiança se fortalece ou se rompe. Confiança leva anos para ser construída, mas desaparece em poucos minutos.

Uma boa gestão de crise não elimina o sofrimento nem impede decisões difíceis. Mas preserva aquilo que nenhuma organização pode perder: a confiança das pessoas. Por isso, organizações que tratam a liderança apenas como um cargo costumam improvisar durante as crises. As que a tratam como uma competência desenvolvida, praticada e continuamente aperfeiçoada atravessam esses momentos com muito mais consistência. Porque a crise não revela o líder. Apenas torna impossível esconder quem ele sempre foi.

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

APRENDER É INDISPENSÁVEL. PROCURAR CULPADOS, NUNCA. ORGANIZAÇÕES MADURAS NÃO DESPERDIÇAM CRISES EM BUSCA DE HERÓIS OU VILÕES. PROCURAM CAUSAS, CORRIGEM PROCESSOS, FORTALECEM SISTEMAS E TRANSFORMAM EXPERIÊNCIAS DOLOROSAS EM CAPACIDADE INSTITUCIONAL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

INTERNACIONAL - CRIME ORGANIZADO É UMA TRAGÉDIA CONTEMPORÂNEA, AFIRMA FACHIN

Presidente do STF reforça enfrentamento à questão com o combate à lavagem de dinheiro realizada em bets ilegais

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Luiz Edson Fachin, classificou o avanço das facções criminosas como uma ‘tragédia contemporânea’ e atestou que uma das formas mais eficazes de enfrentá-las é sufocar seus mecanismos de lavagem de dinheiro por meio de plataformas de apostas online, as bets.

A relação entre o mercado ilegal de apostas no País e o crime organizado é, na percepção de Fachin, “um tema estruturalmente relevante para despertar cada vez maior a necessidade de uma regulação financeira que esteja atenta para este grave problema social e de segurança pública”.



Edson Fachin acredita que a relação entre o mercado ilegal de apostas e o crime organizado é um grave problema social e de segurança pública

“Nós sabemos que, infelizmente, há um mercado ilegal e clandestino que permanece à margem do Estado e, mesmo nas atividades aparentemente ilícitas, na criação de estruturas em presarias aparentemente ilícitas, também há a prática de muitos delitos que devem ser coibidos, como a lavagem de dinheiro, além da integração com outras atividades criminosas, que é o

tráfico de drogas, o contrabando, os jogos ilegais, a extorsão, a corrupção”, disse o ministro.

As declarações foram dadas durante a inauguração da nova estrutura especializada do Tribunal de Justiça de São Paulo, criada para impedir que o Primeiro Comando da Capital (PCC) fortaleça seus tentáculos no Estado.

A medida transforma as atuais 1.^a e 2.^a Varas de Crimes Tributários, Organização Criminosa e Lavagem de Bens e Valores da Capital nas 1.^a e 2.^a Varas Estaduais de Organizações Criminosas e Lavagem de Bens, Direitos e Valores, e cria a 3.^a Vara Estadual da mesma especialidade e uma Vara Estadual das Garantias, voltada exclusivamente à fase investigativa desses delitos, além da Vara Estadual Especializada em Crimes contra a Ordem Tributária e Econômica e Crimes em Licitações e Contratos Administrativos.

Na avaliação de Fachin, o projeto de combate às facções capitaneado pelo presidente do Tribunal de Justiça de São Paulo, desembargador Francisco Eduardo Loureiro, deve servir de modelo para os demais Estados. “Eis que o tema da macrocriminalidade, infelizmente, se espalhou em todo o País”, afirmou o ministro.

Reformulação

Ao lado de Fachin, o presidente do maior tribunal de justiça do País defendeu uma “urgente reformulação no mercado de capitais” para frear as táticas de ocultação e branqueamento de ativos do crime organizado. Para Francisco Loureiro, fundos de investimento com titular anonimizado e criptomoedas servem “a maravilha para a lavagem de dinheiro”.

“Não há razão nenhuma para que alguém tenha um ativo patrimonial no Brasil de forma anônima”, prega o desembargador. “O dinheiro anônimo foi produto ou tem origem em outros crimes”.

Fachin ponderou. “Na perspectiva do combate ao crime organizado, o Poder Judiciário comparece no limite de suas respectivas atribuições. Por isso, nós temos levado a efeito um conjunto de atitudes e práticas no que diz respeito à criminalidade da lavagem de capitais por meio das bets, que é uma outra preocupação que o Poder Judiciário está tendo e o uso indevido dessas empresas para promover lavagem de capitais. Esse é um tema extremamente importante.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

INTERNACIONAL - ARMA DE BOLSONARO FOI CUSTOMIZADA

Espingarda apreendida pela Polícia Federal foi pintada com as cores da bandeira do Brasil

Do Estadão Conteúdo

A espingarda do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) que foi apreendida pela Polícia Federal (PF) na última quarta-feira, 8, foi customizada com a bandeira do Brasil. A arma foi um presente dado ao ex-

mandatário por um fabricante de armamentos. O equipamento estava na empresa, em Cachoeirinha, na Região Metropolitana de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul.

O Supremo Tribunal Federal (STF) determinou a apreensão de todas as armas registradas em nome de Jair Bolsonaro. A medida ocorreu após uma pistola do ex-presidente ter sido encontrada com um de seus seguranças parado durante uma blitz policial em 16 de junho em Brasília.

A espingarda personalizada era a última arma de Bolsonaro que faltava ser apreendida pela PF. Ela havia sido dada em 2022 ao ex-presidente e já havia sido transferida para o seu nome no sistema nacional de armas. Mas o ex-mandatário nunca buscou o presente no Rio Grande do Sul.

Segundo a PF, o representante da companhia demonstrou “boa-fé e pleno intento de colaborar com a Justiça” e pediu que a corporação buscasse o armamento em sua casa.

A foto da espingarda Maestro Arms Company foi anexada em um documento enviado pela PF ao STF. “A arma encontrava-se acondicionada em um case, acompanhada de carregadores desmuniados, apresentando customização estética com as cores da bandeira nacional e a inscrição ‘Ordem e Progresso’”, descreveu o delegado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

INTERNACIONAL - APÓS SE DESPEDIR DE KHAMENEI, IRÃ ENFRENTA LEGADO COM DIVISÕES

Há no país profundas camadas de insatisfação, alimentadas por décadas de repressão sangrenta, sanções internacionais e má gestão econômica

Do Estadão Conteúdo



A insatisfação, segundo fontes iranianas, foi intensificada desde que as autoridades mataram milhares de manifestantes antigoverno

Neto de um influente clérigo xiita, nascido em Qom - centro dos estudos religiosos no Irã - e criado em uma família tradicional que abraçou a teocracia, um profissional do setor de tecnologia conta que, ao fim de seus 20 anos, deixou de rezar e passou a rejeitar o governo clerical. Hoje, diz que mal consegue falar de política ou religião com o pai e os irmãos.

Agora na casa dos 30, ele afirma que a sociedade iraniana está profundamente dividida - inclusive entre opositores da República Islâmica - e atribui essa fratura a um homem: o aiatolá Ali Khamenei.

O líder supremo, que comandou o Irã por mais de três décadas, foi sepultado na semana passada, após morrer no início da guerra deflagrada pelos Estados Unidos e por Israel.

Procissões com o caixão em Teerã e em outras cidades reuniram multidões de apoiadores, em uma demonstração de força de setores linha-dura do núcleo da República Islâmica, que o exaltaram como defensor do governo clerical e como alguém que enfrentou o Ocidente e Israel.

Por baixo, porém, persistem profundas camadas de insatisfação, alimentadas por décadas de repressão sangrenta, sanções internacionais e má gestão econômica - e intensificadas desde que as autoridades mataram milhares de manifestantes antigoverno em janeiro.

“Abriu-se uma fissura nos lares de todo o país que é realmente notável”, disse o profissional por telefone, de Teerã, onde vive atualmente. Como outros entrevistados pela Associated Press sobre o período de Khamenei no poder, ele falou sob anonimato por temer pela própria segurança.



A morte de Khamenei, em ataques israelenses em 28 de fevereiro, consolidou seu legado, aos olhos do establishment iraniano e de seus simpatizantes, como o de um mártir. Repetindo slogans de ultrarradicais contrários a conversas com Washington, alguns participantes do funeral pediram a morte do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, como vingança.

“Nosso objetivo é mostrar ao mundo que não nos submeteremos à opressão e à tirania e que vingaremos o sangue do nosso líder”, afirmou Hossein Akbari, um enlutado de 60 anos, em Teerã.

Trajetória de Khamenei

Khamenei assumiu a liderança em 1989, após a morte do aiatolá Ruhollah Khomeini, o ideólogo carismático que havia liderado, uma década antes, a derrubada do xá aliado dos EUA e mobilizado apoio em massa.

Sob a bandeira da resistência ao Ocidente, Khamenei desafiou sanções para avançar com o programa nuclear do país, expandir o arsenal de mísseis e fortalecer a rede de aliados armados na região.

No plano doméstico, consolidou a teocracia linha-dura ao neutralizar, em grande parte, o movimento reformista. Deu à Guarda Revolucionária amplo poder militar, político e econômico. Enquanto jovens iranianos buscavam maior abertura, ele tentou manter controle rígido sobre a vida privada e sobre os códigos de vestimenta.

Segundo um ativista iraniano e ex-presidiário político que escreve para uma revista de orientação reformista em Teerã, a repressão alimentou uma sensação generalizada de desesperança.

Não há pesquisas confiáveis no Irã, mas as eleições oferecem um retrato parcial do humor do país. A participação na última eleição presidencial caiu para um dos níveis mais baixos já registrados, o que foi interpretado como sinal de que milhões que esperavam mudanças deixaram de ver sentido no voto. Ainda assim, o candidato linha-dura obteve 13,5 milhões de votos, enquanto Pezeshkian recebeu 16,3 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026

INTERNACIONAL - PAÍS RELATA NOVOS ATAQUES PRÓXIMOS A ORMUZ

Do Estadão Conteúdo

O Irã informou que novos ataques atingiram alvos militares na ilha de Qeshm, próxima ao Estreito de Ormuz, no início da noite deste domingo, 12, no horário local, começo de tarde no horário de Brasília, poucas horas após a mais recente ofensiva americana contra instalações militares do Irã. Segundo o governador da ilha, Hossein Amir Teymouri, entre 10 e 11 projéteis atingiram Qeshm, sem deixar vítimas.

A agência estatal iraniana Fars também informou que explosões foram ouvidas na região de Bandar Abbas. Segundo publicações da imprensa iraniana, três mísseis balísticos teriam sido lançados contra uma área próxima à ilha de Qeshm, enquanto colunas de fumaça foram vistas após as explosões.

Até o momento, as Forças Armadas dos Estados Unidos não comentaram. O site Axios, porém, informou que a nova rodada de bombardeios foi realizada pelos EUA e teve como alvo radares de vigilância aérea e marítima, depósitos de mísseis e drones, posições de lançamento e sistemas de defesa antiaérea próximos ao Estreito de Ormuz.

Segundo o veículo, a ofensiva foi uma resposta ao ataque da Guarda Revolucionária Islâmica (IRGC, na sigla em inglês) contra um navio comercial na hidrovia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/07/2026



JORNAL DA ORLA - SP

CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS FAZEM GREVE EM SANTOS EM DEFESA DE MP

Por Reprodução/Redes Sociais

Caminhoneiros autônomos paralisaram as atividades à zero hora desta segunda-feira (13) em diferentes regiões do país. No Porto de Santos, no final da manhã, 80% da categoria havia aderido ao movimento, de acordo com Luciano Santos, presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam-Santos). Ele afirma que o movimento é “um alerta” ao presidente do Senado, Davi Alcolumbre (Republicanos), que travou a votação da Medida Provisória 1343. Chamada de MP do Frete, a proposta altera regras do valor mínimo do transporte rodoviário de cargas, entre outros benefícios, e perde validade se não for votada até a próxima quinta-feira (16).

Em vídeo divulgado no início da madrugada desta segunda, nas redes sociais do Sindicam-Santos, Luciano alerta: “Alcolumbre, coloque essa pauta para votação, senão essa responsabilidade será 100% sua”.

Por volta das 11h desta segunda, em contato com o Jornal da Orla, Luciano Santos afirmou que integrantes do sindicato permaneciam no viaduto da Alemoa, um dos principais acessos ao Porto. “Os companheiros que chegam aqui, a gente está pedindo para voltar. Cerca de 80% da categoria está com a gente e o movimento está acontecendo em outras regiões do país”, disse.

MEDIDA PROVISÓRIA

Além de abordar o custo mínimo do frete, a MP 1343 inclui salário-base de R\$ 5 mil para motoristas celetistas, trata da autonomia da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para a fiscalização e da isenção de multas aplicadas em 2022.

À imprensa nacional, o presidente da Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava), Wallace Landim (Chorão) tem declarado que o causador da paralisação “foi o Alcolumbre”, em referência ao senador. Ele ressalta que a categoria vem lutando pela votação da MP há semanas, sem resposta do Senado.

NO SENADO

De acordo com informações publicadas pela Agência do Senado em 17 de junho, a MP 1.343/2026 está em vigor desde março, editada pela Presidência da República com o objetivo de fortalecer a fiscalização da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. “Para isso, torna obrigatório o registro de todas as operações por meio do Código Identificador da Operação de Transporte (Ciot), que reúne informações sobre contratante, transportador, origem e destino da carga e valor do frete. O respectivo sistema deve impedir a emissão do código quando a contratação registrar valor inferior ao piso mínimo definido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)” diz a reportagem.

O texto original sofreu alterações ao ser aprovado, no dia 17 de junho, pela comissão mista (deputados federais e senadores). Entre as mudanças, destacam-se: o piso salarial nacional de R\$ 5 mil mensais para motoristas empregados no transporte rodoviário de cargas de longa distância; ampliação das ações apoiadas pelo Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional (Procargas), incluindo renovação e modernização da frota, implantação de pontos de parada e descanso, qualificação profissional, inovação tecnológica, segurança viária e melhoria das condições de trabalho; e a criação, no âmbito do Procargas, da Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas (PNPR-Cargas).

O parecer da comissão mista também “assegura aos transportadores autônomos de cargas o adiantamento de pelo menos 70% do valor do frete no momento da contratação, com pagamento do saldo em até três dias úteis após a entrega da carga”, informa o texto da Agência do Senado.

Fonte: *Jornal da Orla - SP*

Data: 13/07/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

BRASIL PLANEJA ABRIR SETOR DE URÂNIO, DIZ AGÊNCIA

Proposta prevê que INB, estatal que hoje detém o monopólio da atividade, tenha ao menos 20% das parcerias com empresas privadas

Por Bloomberg — Brasília



INB também poderia se associar a empresas privadas para extrair, processar, industrializar e comercializar urânio e outros minerais nucleares. — Foto: Divulgação

O Brasil planeja abrir seu setor de mineração de urânio ao investimento privado, permitindo parcerias com empresas, desde que a empresa estatal do setor nuclear mantenha uma participação de pelo menos 20% em cada empreendimento, de acordo com a minuta de um decreto a qual a Bloomberg teve acesso.

Segundo a proposta, a Indústrias Nucleares do Brasil (INB), empresa estatal que atualmente detém o monopólio do ciclo do combustível nuclear do país, teria permissão para abrir licitações para a exploração mineral em parceria. Ela também poderia se associar a empresas privadas para extrair, processar, industrializar e comercializar urânio e outros minerais nucleares.

O texto está atualmente em análise na Casa Civil da Presidência da República e no Ministério de Minas e Energia, e pode sofrer alterações. Seu teor foi divulgado inicialmente pela Agência INFRA no fim do mês passado.

A INB e o Ministério de Minas e Energia preferiram não comentar. A Casa Civil não respondeu a um pedido de comentários.

No início deste mês, o secretário especial do Programa de Aceleração do Crescimento, Roberto Garibé, disse em coletiva de imprensa que as consequências de algumas decisões estão sendo esmiuçadas e em breve haverá uma posição sobre o decreto.

De acordo com a minuta atual, o parceiro privado arcaria com os custos de investimento do projeto. Ele também terá assegurado o controle da sociedade caso o valor dos ativos aportados pela INB seja inferior ao capital necessário para implantar o projeto.

Detentores de direitos minerários teriam 12 meses a partir da publicação do decreto para comunicar a presença de quaisquer substâncias nucleares encontradas em suas áreas de concessão. Em seguida, teriam que firmar parceria com a INB ou fornecer o minério à empresa. O descumprimento da exigência de comunicação poderia resultar em encampação.

A nova regulação deve contribuir para impulsionar a exploração e a produção de urânio no Brasil, à medida que o mercado global se torna mais apertado em meio a um ressurgimento da energia nuclear. Países estão prolongando a vida útil de reatores antigos e construindo novos para atender à crescente demanda por eletricidade e às metas de descarbonização.

“No ano passado, a produção global de urânio já foi menor que a demanda,” disse o presidente da INB, Tomás Albuquerque Figueiredo, em uma entrevista em maio. “Com a queda de produtividade das minas em operação, novas minas serão necessárias para abastecer os cerca de 70 reatores que devem entrar em operação.”

O Brasil detém cerca de 3% dos recursos mundiais de urânio, mas produz apenas uma pequena quantidade de combustível para reatores nucleares, segundo a World Nuclear Association. Sua produção é insuficiente para abastecer os dois reatores nucleares do país, das usinas Angra 1 e 2, localizadas no estado do Rio de Janeiro.

A estratégia da INB inclui retomar a exploração mineral, ampliar a produção de yellowcake (urânio bruto) e concluir o ciclo do combustível nuclear do país. A empresa pretende dobrar a capacidade de produção de concentrado de urânio para 800 toneladas métricas por ano em sua unidade de Caetité, na Bahia, a única mina de urânio em operação na América do Sul.

“A ideia é chamar parceiros privados para tomarem esse risco com a INB e preparar o terreno para atender a demanda futura”, disse Figueiredo em maio.

O executivo afirmou na época que empresas da China, França, Rússia e Canadá têm entrado em contato com a INB para saber como poderiam participar de futuras parcerias.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/07/2026

GOVERNO BRASILEIRO TENTA BARRAR TARIFAÇÃO EM ÚLTIMA SEMANA DE NEGOCIAÇÃO

Gestão do presidente americano Donald Trump ameaça ampliar taxas sobre produtos brasileiros

Por O GLOBO — Brasília



Trump e Lula em encontro no ano passado: decisão definitiva sobre tarifaço deve sair até o próximo dia 15 — Foto: ANDREW CABALLERO-REYNOLDS/AFP

O prazo para que o governo do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, decida sobre a ampliação das tarifas sobre os produtos brasileiros acaba na próxima quarta-feira. A gestão do presidente

Luiz Inácio Lula da Silva avalia que o cenário mais provável é que os Estados Unidos decidam pela tarifaço.

Se aplicado, a medida vai representar uma elevação de 25% sobre as importações do Brasil. Apesar disso, o petista se reuniu com auxiliares na última sexta-feira no Palácio do Planalto e pediu que as negociações sejam mantidas até o último dia.

Em reunião com os ministros das Relações Exteriores, Mauro Vieira e do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, Lula avaliou o cenário e considerou que o caminho mais provável é de que haja a retaliação.



O presidente brasileiro mantém postura de que as tarifas são injustas e injustificáveis e afirmou que a obrigação do governo é manter a negociação com os EUA até o último momento.

Também se discutiu sobre a possibilidade de mais uma reunião com Jamieson Greer, Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR), até a quarta-feira. O encontro não está marcado.

A avaliação é de que a sanção afeta setores inteiros da economia brasileira e que o Brasil não fará nenhuma concessão, como as que envolvam o Pix.

Desde a reunião de Lula com Donald Trump na Casa Branca em maio, quando se tratou do tarifaço, o governo brasileiro se reuniu quatro vezes com Greer.

O governo também espera que, se decidirem pelo tarifaço definitivo, os Estados Unidos antecipem os itens que serão tarifados antes do comunicado oficial.

Estimativa da Confederação Nacional da Indústria (CNI) aponta que 4,1 mil produtos exportados pelo Brasil aos EUA podem ser afetados pelo tarifaço, entre os quais: açúcar bruto, álcool etílico, molduras de madeira e hidróxido de alumínio.

A partir da decisão do governo americano na quarta-feira, o Palácio do Planalto vai calibrar uma resposta e passar a discutir a reação.

A possibilidade de reciprocidade no tarifaço ainda não é discutida no detalhe, pois ,para o governo, ainda é imprevisível a lista de produtos que sofrerá as sanções.

Auxiliares de Lula explicam que é fundamental aguardar a decisão e ver item a item que sofrerá com a tarifa, para só então medir e planejar a reação do governo brasileiro.

O tarifaço foi sugerido pelo Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR), órgão responsável pela política comercial do país, e classifica uma série de atos, políticas e práticas brasileiras como "irracionais" ou capazes de restringir o comércio norte-americano.

A investigação foi aberta em julho de 2025 por determinação do presidente dos EUA, Donald Trump, com base na Seção 301 da Lei de Comércio de 1974, instrumento já utilizado em disputas comerciais contra a China.

Entre os principais pontos apontados pelos americanos está o sistema brasileiro de pagamentos instantâneos, o Pix.

Segundo o relatório, o Banco Central do Brasil atuaria simultaneamente como regulador e operador do sistema, criando vantagens competitivas em relação a empresas privadas estrangeiras que oferecem serviços de pagamento digital.

Os EUA também questionam decisões de tribunais brasileiros envolvendo plataformas digitais.

O documento afirma que autoridades judiciais emitiram ordens sigilosas para remoção de conteúdos políticos e suspensão de perfis em redes sociais, inclusive de residentes nos Estados Unidos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/07/2026

MUDANÇA DE RUMO

Flavio Bolsonaro pode ser inviabilizado como candidato à Presidência até mesmo antes de chegar a ser indicado pelo PL, pois as investigações do crime organizado no Rio de Janeiro chegam cada vez mais próximas a suas conexões pessoais.

Por Merval Pereira



O governador em exercício do Rio, Ricardo Couto — Foto: Domingos Peixoto / Agência O Globo/08/07/2026

Vivemos nessa eleição presidencial uma situação inversa à que se deu em 2018, quando o então desconhecido Jair Bolsonaro venceu. Naquela ocasião, o então ex-presidente Lula estava na cadeia, e no último minuto colocou Fernando Haddad para representá-lo. Hoje, é Bolsonaro quem está preso, e apressou-se a indicar seu filho, o senador Flavio Bolsonaro, para representá-lo. Lula demorou até onde pôde para assumir que

não seria o candidato, imaginando com isso que transferiria mais facilmente seus votos para Haddad. Não deu certo.

Já Bolsonaro pensou em fazer o mesmo, mas sua situação era mais crítica que a de Lula, pois havia sido condenado por golpe de Estado, e dificilmente conseguiria um golpe parlamentar para tirá-lo daquela situação. A escolha de Flavio pareceu um erro no início, mas consolidou-se quando ficou claro que uma maioria da direita estava sendo levada para o extremismo da família, tornando-se refém do populismo radical que elevou Bolsonaro a líder antiesquerdista. A fraqueza intrínseca de Flavio, porém, revela-se insuperável, além de seu telhado de vidro.

Tudo indica que ele pode ser inviabilizado como candidato à Presidência até mesmo antes de chegar a ser indicado pelo PL, pois as investigações do crime organizado no Rio de Janeiro chegam cada vez mais próximas a suas conexões pessoais. Uma análise da gestão interina do desembargador Ricardo Couto, presidente do Tribunal de Justiça do Rio e interventor no governo do Estado do Rio de Janeiro destaca que o estado há muito tempo está refém de um grupo político que vem se revezando no poder através do uso da máquina pública. Está sendo demonstrado agora que essa máquina era baseada na corrupção.

O trabalho de limpeza de área que está sendo feito pelo desembargador Ricardo Couto está mostrando, pela primeira vez em muitos anos, que é possível organizar o governo estadual dentro dos marcos legais, cortando os excessos, os desperdícios e a corrupção. As pesquisas de opinião mostram que a falta de policiamento nas ruas é o principal problema na segurança para os moradores, um problema que extrapola para o país inteiro. A existência da corrupção e a falta de segurança estão entre os dois pontos principais nas preocupações do eleitor, e são questões imbricadas. Essas pesquisas refletem um sentimento nacional que vai ser muito debatido durante a campanha eleitoral.

A ideia da criação de um ministério da Segurança Pública, que volta e meia entra em debate, deve ser uma das prioridades exigidas pelos eleitores para os candidatos à presidência. Com certeza, teríamos avançado muito mais se tivéssemos mantido o ministério da Segurança criado pelo ex-presidente Temer e extinto pelo ex-presidente Bolsonaro. Não poder andar com celular na rua com medo de ser assaltado parece uma coisa pequena, mas afeta a tranquilidade da população, e é um assunto premente para qualquer brasileiro.

Mais uma vez no Rio de Janeiro estamos diante de exemplo que vem de cima. Desde o pequeno desvio, até a corrupção em alto nível, tudo faz com que o Estado não produza bem-estar para a população. Ao contrário, quando, como agora, há um governo que planeja o futuro e varre a corrupção, há avanços. O senador Flavio Bolsonaro, indicam as investigações, está envolvido diretamente nesse esquema criminoso que dominava o governo do Estado do Rio, e por isso está tendo dificuldades para montar sua própria chapa no Estado. Os candidatos ao Senado foram todos inviabilizados pelas ações policiais. O presidente da Assembleia Legislativa, Douglas Ruas, candidato em potencial ao governo do Estado, é do mesmo grupo que está sendo investigado, e provavelmente não terá a oportunidade de assumir o governo interino. O Supremo Tribunal Federal (STF) deve decidir nos próximos dias pela impossibilidade de realizar-se duas eleições no período de três meses, permanecendo o presidente do Tribunal de Justiça na interinidade até a eleição.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/07/2026

PETRÓLEO DIFICILMENTE VOLTARÁ AO PATAMAR ENTRE US\$ 90 E US\$ 100 ANTES DAS ELEIÇÕES AMERICANAS, AVALIA ESPECIALISTA

Por Luciana Casemiro



Esta imagem, extraída de uma gravação de vídeo da AFPTV em 12 de julho de 2026, mostra navios de carga ancorando perto do Estreito de Ormuz, ao largo da costa leste dos Emirados Árabes Unidos, em Khor Fakkan — Foto: AFPTV / AFP

Apesar da retomada dos bombardeios americanos ao Irã, o sócio-fundador do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires, avalia que o barril de petróleo dificilmente voltará ao patamar entre US\$ 90 e US\$ 100 registrado no auge do conflito, em março, pelo menos até as eleições de meio de mandato nos Estados Unidos, em novembro. Na avaliação do especialista, uma nova disparada do Brent pressionaria a inflação americana, cenário que não interessa ao presidente Donald Trump, que pode perder a maioria no Congresso. Isso não significa, ressalta Pires, que haverá uma trégua prolongada ou que o fim do conflito está próximo, mas que os ataques não devem resultar em um bloqueio integral do Estreito de Ormuz, por onde passa cerca de 20% do petróleo comercializado no mundo.

— O aumento do petróleo tem efeito quase imediato nas bombas dos postos de combustíveis nos Estados Unidos. O presidente Trump tem reclamado da alta dos preços, das margens de lucro dos postos, mas não dispõe do mesmo poder de influência que o governo brasileiro exerce por meio da Petrobras, capaz de atuar sobre os preços no mercado doméstico. Nos Estados Unidos, uma forte alta do petróleo pode ter um efeito desastroso sobre as eleições de meio de mandato. Depois delas, não se sabe qual será o comportamento de Donald Trump, mas, neste momento, não interessa a ele um salto no preço do petróleo — afirma o especialista.

Com mais de três décadas de experiência no setor, Pires destaca que as guerras no Oriente Médio e entre Rússia e Ucrânia reforçaram a estreita relação entre segurança energética e segurança alimentar. Isso porque o gás natural é matéria-prima essencial para a produção de fertilizantes nitrogenados, e a alta de seu preço encarece a produção agrícola. O preço do diesel também exerce impacto direto sobre o custo dos alimentos, especialmente no Brasil, onde o transporte de cargas depende majoritariamente do modal rodoviário. Nesse contexto, o anúncio da Rússia de interromper exportações de diesel acende um sinal de alerta.

— Não há risco de desabastecimento de diesel, mas, sim, de aumento de preços. Nossa dependência do diesel russo já foi maior, mas o fato é que o mercado vive um momento de grande turbulência. Sabemos quando uma guerra começa, mas nunca quando ela termina nem como termina. Nenhum dos lados quer sair derrotado, o que tende a prolongar os conflitos, como ocorreu na Ucrânia. Hoje, o mundo convive com conflitos que envolvem alguns dos principais produtores de petróleo e gás, como Rússia e Irã, além de países da região, como Arábia Saudita e Kuwait, e dos Estados Unidos, que, além de grande produtor, é um dos maiores consumidores de energia do mundo. Como isso vai terminar não se sabe, mas ao que tudo indica ainda vai demorar - avalia Pires.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 13/07/2026

PETRÓLEO SOBE COM GUERRA, E BOLSAS ASIÁTICAS CAEM COM TEMOR SOBRE CONFLITO E BOOM DE IA

Depois de se aproximar dos US\$ 80, barril do Brent perdeu força e está sendo cotado na faixa dos US\$ 74. Tóquio e Shenzhen fecham em baixa, e Seul despencou. Mercados europeus operam em alta

Por Bloomberg — Londres



Barcos ancorados ao largo da península de Musandam, no norte de Omã, perto do Estreito de Ormuz — Foto: AFP

O petróleo voltou a subir depois que os Estados Unidos realizaram uma nova onda de ataques contra o Irã, enquanto os dois lados divergiam sobre se o Estreito de Ormuz permanecia aberto.

O petróleo Brent, referência global, chegou a se aproximar de US\$ 80 por barril, antes de devolver parte dos ganhos e desacelerar na manhã desta segunda-feira. Por volta das 12h14 (hora de Brasília), o barril do Brent era negociado a US\$ 79,30, com alta de 4,37%. Já o West Texas Intermediate (WTI), referência nos EUA, era negociado a US\$ 74,6 o barril, avançando 4,5%.

Comércio exterior: Governo brasileiro tenta barrar tarifaço em última semana de negociação
Brechas na fiscalização: 'Pontos cegos' na regulação e leis obsoletas facilitaram infrações de Master e Digimais

Com exceção de Hong Kong, as Bolsas asiáticas caíram, pressionadas principalmente pelas ações globais de semicondutores, que vêm apresentando forte volatilidade nas últimas semanas após um rali expressivo no início do ano, em meio às preocupações sobre a sustentabilidade do boom de investimentos em inteligência artificial.

O índice Kospi, da Bolsa de Seul, fortemente concentrado em empresas de tecnologia e que entrou em mercado de baixa ("bear market") na semana passada, voltou a liderar as perdas na Ásia, com queda de 9%, o que levou à interrupção das negociações.

As fabricantes de chips de memória registraram os maiores recuos, com destaque para a SK Hynix, cujas ações despencaram 15,4% — a maior queda diária de sua história — depois de a companhia listar ações na bolsa Nasdaq, nos Estados Unidos, na semana passada.

Na Europa, as Bolsas operavam em alta, enquanto, nos EUA, os mercados futuros estão em baixa. Confira abaixo:

Na Ásia

Tóquio: - 1,92% (fechamento)
Shenzhen: - 1,79% (fechamento)
Hong Kong: + 0,16% (fechamento)
Seul: - 8,95% (fechamento)

Na Europa:

Londres: + 0,04%
Paris: + 0,14%
Frankfurt: + 0,31%

Nos EUA

S&P futuro: - 0,26%
Nasdaq futuro: - 0,91%
Dow Jones futuro: + 0,01%

No domingo, os EUA atingiram dezenas de alvos com o objetivo de reduzir a capacidade do Irã de atacar a navegação internacional que passa pela hidrovia. O Irã afirmou que o estreito permaneceria fechado "até novo aviso", embora as marinhas dos países ocidentais insistissem que a passagem continuava aberta.



Nesta segunda-feira, Teerã informou que os contatos para reduzir as tensões continuam, embora o acordo de paz provisório com os Estados Unidos tenha “sem dúvida entrado em uma fase de crise”. O país também lançou ataques contra aliados americanos em todo o Oriente Médio, e o Kuwait informou que uma plataforma de perfuração offshore foi atingida e danificada, marcando o primeiro ataque direto à infraestrutura de energia em várias semanas.

Na semana passada, o presidente dos EUA, Donald Trump, por sua vez, declarou que o cessar-fogo “acabou”, mas disse que o país continuava disposto a manter as negociações.

A nova incerteza sobre o fluxo de petróleo pelo Estreito de Ormuz — o principal gargalo para o transporte de energia no mundo — voltou a embutir um prêmio de risco geopolítico nos preços do petróleo, revertendo parte das perdas acumuladas em maio e junho, depois que um acordo de paz provisório entre EUA e Irã havia ampliado a oferta da commodity.

A escalada do conflito ameaça frustrar os esforços globais para recompor os estoques de petróleo, alertou a Agência Internacional de Energia (AIE) na sexta-feira, ressaltando o que está em jogo para a economia mundial caso o conflito se prolongue.

— Está claro que o risco é que essa escalada atinja níveis semelhantes aos observados no início da guerra, quando países vizinhos e suas infraestruturas de energia também passaram a ser alvo de ataques— escreveram analistas do ING, entre eles Warren Patterson.

O tráfego visível pelo Estreito de Ormuz — por onde normalmente passa cerca de um quinto do fornecimento global de petróleo bruto e gás natural liquefeito — foi baixo ao longo do domingo e nas primeiras horas de segunda-feira, embora não estivesse claro quantas embarcações atravessavam a hidrovia com seus sinais de satélite desligados.

Antes do acordo de paz provisório, milhões de barris de petróleo por dia estavam sendo transportados “no escuro”, ou seja, sem transmitir sua localização. O Centro Conjunto de Informações Marítimas (Joint Maritime Information Center), que faz a ligação entre as marinhas ocidentais e a navegação mercante, informou que a rota marítima ao sul, coordenada por Omã, permanece disponível.

O gás natural europeu também registrou alta diante das preocupações de que a escalada do conflito pudesse prejudicar os embarques. Os contratos futuros chegaram a avançar até 4,3%, após acumularem ganho de quase 8% na semana passada.

O ataque à instalação de perfuração no Kuwait durante o fim de semana marcou o primeiro ataque direto à infraestrutura de energia em várias semanas e, caso o conflito se amplie para atingir de forma mais abrangente a infraestrutura energética, o petróleo poderá alcançar US\$ 100 por barril, afirmou Saul Kavonic, analista sênior de energia da MST Marquee.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/07/2026

ÁGUAS DO RIO INAUGURA ESTAÇÃO DE TRATAMENTO DE ESGOTO NA BAIXADA FLUMINENSE

Com capacidade para processar até 51 milhões de litros de efluentes por dia, unidade em Queimados vai beneficiar 270 mil moradores

Por Águas do Rio

A Baixada Fluminense conta agora com uma nova Estação de Tratamento de Esgoto. Na manhã desta segunda-feira, 22 de junho, a Águas do Rio inaugurou a unidade que vai receber o efluente de Queimados, Japeri e parte de Nova Iguaçu. Com isso, serão tratados os 51 milhões de litros de esgoto, que hoje colocam a saúde da população em risco e deságuam in natura na Bacia do Guandu. Durante a cerimônia de entrega, Anselmo Leal, presidente da concessionária, destacou os benefícios da estação para a região.



Estação terá 700 quilômetros de redes coletoras, mais de 13 quilômetros de coletores-tronco e mais de 60 estações elevatórias — Foto: Divulgação/ Águas do Rio

— É uma estação muito emblemática. Vai coletar e tratar o esgoto e atender a 270 mil pessoas. Tudo passará a ser tratado antes de ser destinado para a natureza. A unidade também vai tirar o esgoto do rio que fornece água para nove milhões de fluminenses. Agora, a água

será de muito mais qualidade para toda essa população — disse ele.



Anselmo Leal, presidente da Águas do Rio — Foto: Fábio Cordeiro

Além de tratar o esgoto que cai no Rio Guandu, a estação vai melhorar a qualidade dos rios Poços e Queimados, que cruzam as cidades e deságuam na Lagoa do Guandu, o que deve impactar substancialmente na saúde dos moradores.

— Os rios vão ficar mais D R limpos, sem despejo de esgoto, e temos um componente de saúde pública: a redução de doenças de veiculação hídrica, como hepatite, diarreia e leptospirose, originadas a partir de água contaminada. É provável que as prefeituras de Japeri e Queimados consigam medir, ao longo do tempo, uma redução no custo da saúde pública — ressaltou Leal.

A nova estação é a principal estrutura de um projeto de R\$ 640 milhões que pretende universalizar o esgotamento sanitário em Queimados e Japeri. O pacote inclui 700 quilômetros de redes coletoras, 13 quilômetros de coletores--tronco e mais 60 estações elevatórias para transportar o esgoto até a unidade de tratamento. O aporte contempla o financiamento do programa Saneamento para Todos, do Ministério das Cidades, e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).



— É fantástico entregarmos a estação em tão pouco tempo. Esses recursos foram assinados em 2024 e já estão virando realidade. As redes de esgoto estão sendo implementadas e, com elas, vamos universalizar o acesso ao saneamento básico para as cidades — avaliou Vladimir Lima, ministro das Cidades, que participou da inauguração.

Vladimir Lima, ministro das Cidades — Foto: Fábio Cordeiro

O esforço para a universalização do saneamento básico na Baixada Fluminense conta com parcerias entre entidades, instituições, governos e municípios.

— Fica até difícil falar da magnitude que é estar vendo a transformação do Marco do Saneamento acontecer, com financiadores públicos e privados, concessionárias e agências reguladoras dando passos que transformam a vida de milhares de pessoas. Isso é inclusão —apontou Radamés Casseb, CEO da Aegea.

Eduardo Nali, chefe do departamento de Saneamento Ambiental do BNDES, ressaltou o papel do banco como estruturador e financiador de projetos de infraestrutura:

— Já foram realizados mais de 20 leilões, beneficiando 40 milhões de pessoas. Nossa carteira de financiamento subiu de R\$ 2 bilhões para R\$ 40 bilhões de reais nos últimos quatro anos. Isso mostra como o banco está comprometido com a missão de desenvolver o saneamento e fazer com que todo mundo tenha mais dignidade.

Moradores esperam melhorias



A pescadora Priscila da Costa Amorim espera mais peixes com a melhora da água — Foto: Fábio Cordeiro

Priscila da Costa Amorim, de 44 anos, é pescadora do Rio Guandu há oito. Moradora de Nova Iguaçu, ela cresceu acompanhando o dia a dia do pai na atividade da pesca. Nos últimos anos, ela viu a poluição reduzir os peixes e atrapalhar a geração de renda na região. Ela espera que o tratamento do esgoto garanta melhores condições para os pescadores locais, que, diariamente, vendem os peixes ao longo da rodovia Rio-São Paulo. — Nós dependemos do Guandu para viver e enfrentamos muitos desafios. Agora, nossa expectativa é que, com a melhora da água, venham mais peixes, que são o nosso sustento. Vamos poder levar o arroz e o feijão para dentro de casa — celebra ela.

Esgotamento sanitário avança no RJ



Conjunto de Favelas da Maré está recebendo obras que vão levar saúde e qualidade de vida para 200 mil moradores — Foto: Divulgação/ Águas do Rio

As obras de saneamento seguem avançando em pontos importantes do Rio de Janeiro. Desde novembro de 2021, quando assumiu os serviços de água e esgoto em 27 municípios do estado do Rio, a Águas do Rio já investiu R\$ 6,3 bilhões em infraestrutura. Um marco no trabalho em territórios vulneráveis é o Conjunto de Favelas da Maré, que está recebendo obras que vão levar saúde e qualidade de vida para os 200 mil moradores que ainda hoje convivem com esgoto a céu aberto. O sistema vai tratar 1,3 bilhão de litros de esgoto que hoje caem na Baía de Guanabara todos os meses. Reverter passivos históricos ambientais e de saúde pública no estado demanda intervenções de grande porte e atuação em áreas marcadas por alta complexidade urbana e social.

NÚMEROS DA ESTAÇÃO DE TRATAMENTO DE ESGOTO DE QUEIMADOS



Até **51 MILHÕES** de litros de esgoto podem ser tratados por dia



270 MIL pessoas atendidas diretamente, **9 MILHÕES** na Região Metropolitana



Investimento de **R\$ 640 MILHÕES** na construção da estação e na operação para retirar o esgoto do Rio Guandu



O projeto contará com **700 QUILOMETROS** de redes coletoras, mais de **13 QUILOMETROS** de coletores-tronco e mais de **60** estações elevatórias

Números — Foto: Arte

OS SINAIS DE BASTIDORES SOBRE A POLÍTICA ECONÔMICA EM UM EVENTUAL QUARTO MANDATO DE LULA

Caso seja eleito para seu quarto mandato, o petista tem sinalizado nos bastidores que quer um legado que vá além do 'presidente dos programas sociais', mas também começa demonstrar maior preocupação com alta da dívida pública

Por Fabio Graner



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

A liderança do presidente Luiz Inácio Lula da Silva nas pesquisas eleitorais tem ampliado os questionamentos no mercado e no empresariado sobre o que viria a ser a política econômica em um eventual quarto mandato do petista, em especial a sempre questionada condução fiscal. A falta de clareza sobre os rumos que serão adotados por Lula, caso seja reeleito, ainda é grande, mas nos bastidores, as teses de interlocutores e auxiliares dele vão ganhando corpo e disputando

espaço.

Lula tem sinalizado a pessoas próximas que gostaria que seu último mandato tivesse foco em deixar um “legado”, o que significaria não querer ser apenas conhecido como o presidente dos programas sociais. A lógica, segundo um interlocutor, seria a implementação de uma estratégia focada em ampliação significativa de investimentos (seja na fronteira de minerais críticos, seja na transição energética) e na universalização da educação em tempo integral, entre outros aspectos.

Por outro lado, interlocutores apontam que o presidente tem demonstrado maior preocupação com o crescimento da dívida pública, o volume de despesas obrigatórias e já indica querer encontrar uma estratégia mais efetiva para conter o endividamento e melhorar a trajetória fiscal. A conciliação desses objetivos não é fácil. E faltando três meses para as eleições, os interlocutores pisam em ovos para sinalizar medidas, temendo repercussões negativas.

O debate sobre o fiscal

Seja como for, há no governo uma ala que defende a tese de que é preciso dar um sinal mais forte de contenção fiscal, especialmente no primeiro ano do próximo governo, para que se consiga construir um novo mandato com menos pressão do mercado financeiro. A lógica nesse grupo é que se consiga chegar na metade final com capacidade de acelerar a atuação fiscal sem piorar a chamada “curva de juros” (as taxas cobradas para as emissões de títulos ao longo do tempo).

O projeto de LDO para 2027 sinaliza um pouco isso ao indicar um crescimento menor de despesas totais, de 1% acima da inflação. Ainda assim, esse resultado é mais reflexo das novas regras de precatórios do que qualquer outra coisa, dado que a despesa sujeita ao teto continua seguindo em alta de 2,5%. Aí que está um dos grandes pontos de indefinição para o período a partir de 2027.

A ala que defende começar um eventual novo mandato com sinal mais forte de austeridade entende que deveria haver alguma redução nesse limite. Isso também tiraria pressão de contas como a Previdência, dada a nova regra aprovada em 2024. Mas esse movimento isoladamente não seria suficiente porque é preciso uma revisão de alguns programas sociais, em especial o BPC, que cresce em ritmo explosivo, para diminuir a pressão de despesas obrigatórias sobre os gastos livres do governo. No flanco da Previdência, há clareza que, qualquer coisa que for discutida, precisa envolver uma revisão mais incisiva do extremamente generoso sistema dos militares.

Outras fontes, porém, avaliam que não será preciso apertar a regra do teto e ponderam que a trajetória delineada no PLDO é suficiente para entregar um cenário fiscal de médio prazo melhor para o país e ainda permitir ao governo executar seus planos. Ainda assim, há também uma leitura de que

serão necessárias algumas medidas que contenham a trajetória de uma parte das despesas obrigatórias e deem maior flexibilidade para a gestão orçamentária, em linha com o que foi feito no fim de 2024 e que está rendendo frutos importantes.

Corre por fora na disputa pelo coração de um quarto governo Lula o petismo mais raiz, que já vê um ambiente restritivo mesmo no atual modelo preconizado pelo arcabouço fiscal em vigor. Nesse sentido, há setores que apontam que o desenho atual trava investimentos públicos e mais ações do governo e, sem a possibilidade de Lula buscar uma nova reeleição, esse caminho poderia ser seguido para gerar o tal “legado” que o presidente quer deixar.

Não há indícios fortes, porém, nesse momento, de que essa tese tenha favoritismo de Lula, em um contexto no qual ele se mostra inquieto com o nível de dívida do país. Ainda assim, não se pode descartar essa opção.

O caminho a ser escolhido dependerá não só da tônica dos debates e costuras políticas ao longo das eleições, mas, principalmente, do quadro econômico que emergirá no fim do ano, incluindo os ventos externos, considerados determinantes para os rumos dos ativos financeiros.

Via arrecadatória permanecerá

Seja como for, um eventual processo de ajustamento mais significativo caso Lula seja reeleito deve ser vendido com um escopo mais amplo de medidas mirando o chamado “andar de cima”. Se houver medidas de revisão de gastos sociais, também serão novamente apresentadas propostas mirando super salários no setor público, penduricalhos, tributação sobre os mais ricos, entre outras iniciativas que garantam um discurso de que todo mundo terá que dar uma cota de sacrifício para melhorar as contas e a capacidade de investimento do estado.

Na prática, uma embalagem para esse programa seria de reforma do estado, que incluiria também uma estratégia mais agressiva de redução dos chamados “gastos tributários”. A lógica, segundo um interlocutor, seria centrar foco naqueles considerados benefícios “gratuitos” e que atingem poucas empresas, sem um retorno efetivo para a economia.

De toda forma, a leitura é de que é preciso fazer uma ampla revisão e redução dessas renúncias de receitas, de forma a melhorar a posição fiscal do país mais rapidamente e garantir um discurso de que todo mundo tem que dar sua contribuição.

O que parece certo é que, mesmo que haja um aperto maior no começo de um quarto mandato 2027, a lógica de um Estado indutor, que articula e direciona parte do processo econômico por meio de gastos públicos, mas também medidas de crédito e regulatórias, continuará presente na gestão lulista.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/07/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EX-PROJETO DE EIKE ATRAI QUATRO GRUPOS E VENDA AVANÇA PARA NOVA FASE EM AGOSTO

Dois fundos americanos, um grupo chinês e um consórcio estão na briga pelo Porto Sudeste

Por Altamiro Silva Junior (Broadcast), Cynthia Decloedt (Broadcast) e Gabriel Baldocchi (Broadcast)

A venda de um ex-projeto do empresário Eike Batista, que inclui um terminal portuário no Rio de Janeiro, terá no próximo mês o início de nova fase. Na primeira semana de agosto, começa o período para entrega de propostas vinculantes e quatro grupos devem disputar o negócio. A expectativa é que o negócio seja fechado ainda em 2026.



O Porto Sudeste tem condições atualmente de movimentar 50 milhões de toneladas por ano, principalmente de minério de ferro Foto: Divulgação/Porto Sudeste

Entre os interessados, de acordo com fontes, estão dois fundos americanos que investem em infraestrutura, a Stonepeak e a I Square Capital, um grupo chinês que investe em infraestrutura e um consórcio liderado pelo Global Infrastructure Partners (GIP), que tem a participação da Vale. A Gerdau também estudou participar desse consórcio, mas desistiu.

Os dois ativos - o porto e a mina - são avaliados em US\$ 5 bilhões. Mas a venda neste momento deve ser apenas do porto, que entrou em operação em meados de 2015. Os donos dos ativos são a Mubadala Capital, que pertence ao fundo soberano de Abu Dhabi, e a Trafigura, multinacional de commodities.

Processo vem de 2024

O processo de venda vem sendo desenhado desde 2024, mas começou no segundo semestre de 2025, com vários participantes do mercado, como fundos de infraestrutura, empresas de commodities e mineradoras, recebendo uma carta com a descrição dos ativos e grandes números das operações. Nos primeiros meses de 2026, os interessados enviaram propostas não vinculantes e após a primeira seleção sobraram os quatro concorrentes citados acima. Em seguida, começou a fase de visitas ao Porto Sudeste, que é integrado à Mineração Serra do Ipê, localizada em Brumadinho (MG).

Por conta do tamanho e da complexidade dos projetos, há chance de as datas para a entrega das propostas vinculantes serem adiadas, segundo um interlocutor. Como o ativo é complexo e o valor do cheque é alto, os interessados podem precisar de um prazo um pouco maior nas diligências, passo essencial para fazerem as propostas vinculantes.

A origem do porto e da mina é a antiga MMX, mineradora criada por Eike Batista, em um projeto que marcou a entrada do Mubadala no Brasil. O empresário vendeu uma participação na holding de suas empresas para a gestora. Quando quebrou, o fundo herdou participações diretas em ativos de Eike, e o Porto Sudeste e o Morro do Ipê foram um desses ativos, em 2014. Na carteira do fundo, esses ativos já passaram do prazo de desinvestimento e, por isso, foi tomada a decisão pela venda.

No porto, a capacidade atual é de movimentar 50 milhões de toneladas por ano, principalmente minério de ferro. No entanto, ainda opera com pouco mais de 40% da capacidade instalada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/07/2026

BRASIL REALIZA PRIMEIRO ABASTECIMENTO DE NAVIO TRANSOCEÂNICO COM ETANOL NO PORTO DE SANTOS

Iniciativa marca entrada do País no grupo de nações aptas a fornecer combustíveis renováveis para a navegação de longo curso, segundo empresas

Por Leandro Silveira (Broadcast)

A Copersucar, a armadora CMA CGM e a Bunker One, fornecedora e comercializadora de combustíveis marítimos, realizaram o primeiro abastecimento com etanol de um navio porta-contêineres transoceânico no Brasil, em operação conduzida no Porto de Santos (SP). Segundo as empresas, a iniciativa marca a entrada do País no grupo de nações aptas a fornecer combustíveis renováveis para a navegação de longo curso e reforça o potencial do etanol como alternativa para a descarbonização do transporte marítimo.

O combustível renovável foi utilizado no CMA CGM IRON, embarcação com capacidade para 13 mil TEUs (unidades equivalentes a contêineres de 20 pés) equipada com motor tricombustível certificado para operar com bunker fóssil, metanol e etanol.



Expectativa é que Porto de Santos se consolide como polo regional de abastecimento de combustíveis marítimos de baixo carbono Foto: Porto de Santos/Divulgação

O presidente da Copersucar, Tomás Manzano, explicou ao Estadão/Broadcast que foram abastecidas 500 toneladas de etanol, equivalentes a aproximadamente 640 mil litros. O navio seguirá viagem rumo ao Sri Lanka e utilizará o biocombustível em parte do percurso, combinado aos demais combustíveis compatíveis com sua motorização.

Manzano ressaltou que a operação não teve caráter experimental. “Não é um teste, já é uma operação na vida real”, afirmou. Segundo ele, a viagem permitirá avaliar a eficiência do combustível, a autonomia da embarcação e outros parâmetros operacionais antes da ampliação do uso comercial da tecnologia.

O executivo explicou que a operação foi preparada durante cerca de dois anos e envolveu toda a cadeia logística do combustível, desde a produção do etanol em uma usina da Copersucar até o transporte para Santos, a armazenagem em terminal dedicado, a transferência para uma barça e o abastecimento do navio. O etanol utilizado é hidratado, segue a especificação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e foi produzido por uma usina com certificação internacional.

A empresa informou que a iniciativa exigiu a atuação coordenada da Copersucar, da CMA CGM, da Bunker One, da AGEO Terminais, do Terminal Santos Brasil e da fabricante de motores Everllence. Segundo as companhias, a operação posiciona o Brasil entre os países aptos a abastecer navios de longo curso com combustíveis renováveis. Elas destacam ainda que o etanol reúne características que favorecem sua adoção pelo setor marítimo, como redução das emissões de gases de efeito estufa, disponibilidade comercial em larga escala, infraestrutura consolidada de produção no Brasil e competitividade econômica. A expectativa é que o Porto de Santos se consolide como um polo regional de abastecimento de combustíveis marítimos de baixo carbono.

A CMA CGM informou, em nota, que pretende operar cerca de 200 navios porta-contêineres capazes de utilizar energias de baixo carbono até 2031, como parte da meta de neutralidade de carbono até 2050. O CMA CGM IRON, entregue em 2025, é o primeiro de uma série de 12 embarcações de 13 mil TEUs equipadas com motor tricombustível certificado para operar com etanol.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/07/2026

PETRÓLEO DISPARA APÓS RETOMADA DE ATAQUES ENTRE EUA E IRÃ E BLOQUEIO DO ESTREITO DE ORMUZ

Brent e WTI avançam mais de 4% com aumento dos riscos ao abastecimento global; corredor marítimo concentra cerca de 20% do comércio mundial de petróleo

Por Redação

O petróleo opera em forte alta nesta segunda-feira, 13, após um fim de semana marcado pela retomada dos ataques entre Estados Unidos e Irã e pelo novo bloqueio do estreito de Ormuz, rota estratégica para o transporte global de petróleo.

Os dois principais contratos da commodity, que vinham recuando diante das negociações para encerrar a guerra no Oriente Médio, chegaram a avançar até 4,5% durante as negociações da manhã na Ásia.



Por volta das 2h30 (GMT), o contrato do West Texas Intermediate (WTI), referência nos Estados Unidos, subiu 4,3%, a US\$ 74,49 por barril. Já o Brent, referência internacional, avançava 4,2%, para US\$ 79,21 o barril.

Brent e WTI avançam mais de 4% com aumento dos riscos ao abastecimento global; corredor marítimo concentra cerca de 20% do comércio mundial de petróleo

A alta reflete a deterioração do cenário geopolítico após a retomada das hostilidades entre Washington e Teerã, apesar da assinatura, em 17 de junho, de um protocolo de entendimento que previa o fim da guerra no Oriente Médio.

O acordo incluía a reabertura do estreito de Ormuz, corredor marítimo por onde transitava cerca de 20% do petróleo consumido no mundo antes do início do conflito. O fechamento da passagem pelo Irã, em 28 de fevereiro, provocou uma disparada das cotações da commodity e elevou os temores de interrupções no abastecimento global. Na ocasião, o petróleo chegou a ser negociado acima de US\$ 110 por barril./com AFP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/07/2026

MORAES PROÍBE VISITAS DE FLÁVIO A BOLSONARO POR 90 DIAS APÓS LEITURA DE CARTA DO EX-PRESIDENTE

Decisão foi dada após senador e pré-candidato divulgar nas redes sociais carta escrita pelo seu pai para dar aval à sua candidatura à Presidência; Flávio ficará sem se comunicar com o ex-presidente até depois do primeiro turno

Por Wesley Galzo

BRASÍLIA – O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes decidiu nesta segunda-feira, 13, suspender por 90 dias o direito de visita do senador e pré-candidato à Presidência, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), ao pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), que cumpre pena em prisão domiciliar.

Em transmissão ao vivo nas redes sociais no sábado, 11, Flávio exibiu uma declaração escrita à mão pelo pai, em que ele diz que os seus apoiadores devem “deixar as diferenças” e chama o filho “01” de “meu porta-voz em quem confio”. Segundo Moraes, Flávio descumpriu a medida cautelar que proíbe Bolsonaro de usar as redes sociais, inclusive por meio de terceiros.



Considerando o prazo estabelecido pelo ministro do STF, Flávio ficará sem se comunicar diretamente com o pai até o dia 11 de outubro – data posterior ao primeiro turno das eleições, que ocorre no dia 4 daquele mês.

Flávio Bolsonaro ficará sem se comunicar com Jair Bolsonaro até depois do primeiro turno
Foto: Fabio Motta/Estadão

“Utilizando-se do seu direito de visita, Flávio Nantes

Bolsonaro obteve uma carta do sentenciado Jair Messias Bolsonaro, com a exclusiva finalidade de divulgá-la nas redes sociais”, escreveu Moraes na decisão.

“Não há dúvidas, portanto, que a conduta irregular de Flávio Nantes Bolsonaro desrespeitou expressa vedação judicial e configurou ostensivo desvio de finalidade no exercício de seu direito de visita”, prosseguiu.

Moraes ainda determinou o envio do caso ao procurador-geral eleitoral, Paulo Gonet, para que apure se a conduta configura propaganda eleitoral antecipada de Flávio. Para o ministro, a carta foi um instrumento de promoção política da candidatura do filho à Presidência, “com carga semântica equivalente a pedido explícito de voto”.

O ministro também cobrou que a defesa do ex-presidente explique, em até 48 horas, se ele tinha conhecimento de que a sua carta seria lida pelo filho em transmissão ao vivo nas redes sociais.

Moraes ponderou, no entanto, que a declaração de Flávio de que o pai “teria um recado muito importante para dar a toda a nossa nação” já indica que Bolsonaro tinha “plena ciência de que sua carta seria divulgada em redes sociais”. De acordo com ministro, tal ato “configuraria igualmente desrespeito à medida cautelar a que está submetido”.

Ao justificar a suspensão das visitas, Moraes afirmou que Flávio é “reincidente em sua conduta desrespeitosa às decisões judiciais”. O ministro relembrou o episódio ocorrido o dia 3 de agosto de 2025 em que Bolsonaro ligou para Flávio e enviou uma mensagem a manifestantes no Rio de Janeiro, fato que foi transmitido nas redes sociais e à época foi interpretado como violação da medida cautelar que proíbe o ex-presidente de utilizar essas plataformas.

A violação de medidas cautelares por Bolsonaro, como o ocorrido recentemente no episódio da arma apreendida, pode fazer com que ele perca o direito à prisão domiciliar e retorne a uma unidade prisional. Porém, como mostrou o Estadão/Broadcast, uma ala do STF considera improvável a revogação da domiciliar neste momento.

O documento lido por Flávio e que ensejou a proibição de visitas ao pai foi intitulado de “Carta aos Brasileiros”, assim como a apresentada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva nas eleições de 2002, em sinalização ao mercado de comprometimento com a legado macroeconômico da gestão anterior.

No texto, Bolsonaro transmite a ordem aos apoiadores para “deixar as diferenças e apoiar o nosso pré-candidato Flávio Bolsonaro, meu porta-voz em quem confio”. A mensagem foi veiculada após racha entre o senador e a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 13/07/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

PETRÓLEO ESCALA 9% COM NOVO BLOQUEIO NO ESTREITO DE ORMUZ

O petróleo tipo Brent (a referência mundial) com vencimento em setembro fechou cotado a US\$ 83,30 por barril e o WTI (a referência americana) com entrega prevista para agosto, a US\$ 78,14

Por Luana Reis, Valor — São Paulo



Plataforma da bp no Golfo do México — Foto: Divulgação/bp

Os preços do petróleo anotaram forte alta nesta segunda-feira (13), diante da escalada das tensões entre os Estados Unidos e o Irã, que levou à retomada do bloqueio ao Estreito de Ormuz.

No fechamento, o petróleo tipo Brent (a referência mundial) com vencimento em setembro teve alta de 9,59%, cotado a US\$ 83,30 por barril, na Intercontinental Exchange (ICE). O WTI (a referência americana) com entrega prevista para agosto subiu 9,42%, a US\$ 78,14 por barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex).

Após semanas de tentativas frustradas de chegar a um acordo de paz definitivo, ambos os lados voltaram a trocar ataques ao longo do fim de semana, levando as autoridades iranianas a fecharem Ormuz. Em resposta, os Estados Unidos também anunciaram um cerco naval, contribuindo para asfixiar ainda mais o tráfego em uma das mais importantes rotas de petróleo do mundo. Os americanos vão cobrar uma taxa de 20% sobre todas as demais cargas que passarem pela hidrovía.

Os contratos futuros do petróleo foram para as máximas do dia, após as forças marítimas americanas confirmarem que o bloqueio naval aos portos iranianos será retomado amanhã e se aplica a todo o tráfego de embarcações, independentemente da bandeira. A Marinha disse que o trânsito por Ormuz com origem ou destino a países que não sejam o Irã não será afetado.

Contribuindo para ampliar as tensões geopolíticas na região, a Arábia Saudita disse ter interceptado mísseis enviados pelos houthis, aliados do Irã, nesta segunda-feira, após o grupo acusar o país de atacar um aeroporto sob seu controle.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/07/2026

AGÊNCIA DA ONU PARA NAVEGAÇÃO SE OPÕE A PEDÁGIO EM ESTREITO

Para a agência, não há base legal para a aplicação de taxa obrigatória para transitar em um estreito
Por Reuters — Londres



Embarcações no Estreito de Ormuz — Foto: Reuters/Stringer

A agência de navegação da ONU disse nesta segunda-feira (13) que se opõe à cobrança de pedágio para a passagem de navios por vias marítimas, mas que aguardaria mais detalhes após o presidente dos EUA, Donald Trump, ter afirmado que retomaria o bloqueio naval ao Irã e que cobraria uma taxa de 20% sobre todo cargueiro que passar pelo Estreito de Ormuz.

Trump disse em post pela Truth Social que começaria de imediato a fazer a cobrança, sem dar detalhes. “Tomamos conhecimento do post, mas aguardamos mais detalhes”, disse um porta-voz da Organização Marítima Internacional. “Sempre fomos coerentes na visão sobre taxas: somos contra à cobrança por passagem pelos estreitos usados na navegação internacional”, disse.

“Não há base legal para introduzir taxas de pedágio obrigatórias para transitar por um estreito”, acrescentou.

Representantes da indústria de navegação expressaram preocupação com o mais recente desdobramento, acrescentando que consideram a cobrança uma violação do direito internacional.

“Que garantias isso dá de que a navegação será mais segura”, disse uma fonte do setor ao comentar o post de Trump.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/07/2026

PEDÁGIOS FREE FLOW NAS RODOVIAS PAULISTAS ANCHIETA E IMIGRANTES COMEÇAM A COBRAR EM 1º DE AGOSTO

Duas estradas são ligações da Baixada Santista com a cidade de São Paulo e também é o principal acesso ao porto de Santos

Por Fábio Pescarini, Folhapress — São Paulo



— Foto: Divulgação/ECOVIAS

As novas praças de pedágio eletrônico do sistema Anchieta-Imigrantes começam a cobrar tarifa no próximo dia 1º de agosto, um mês após o previsto inicialmente. A confirmação é da Agência de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp).

As duas estradas são ligações da Baixada Santista com a cidade de São Paulo. Também é o principal acesso ao porto de Santos.

Os pórticos foram instalados no km 33 da Via Anchieta e no km 29 da Imigrantes, em ambos os sentidos. Por enquanto, eles não cobram a tarifa.

As estruturas substituirão as atuais praças de pedágio com cabines, localizadas no km 31 da Anchieta e no km 32 da Imigrantes, que serão desmobilizadas.

Pelo modelo free flow, em vez de pedágio com cancela, são usados pórticos com câmeras capazes de identificar as placas de veículos em movimento ou o sinal das tags (do mesmo tipo usado em pedágios convencionais e estacionamentos de acesso sem parada).

Para veículos com tags válidas, a cobrança é feita automaticamente pela operadora contratada.

Quem não conta com esse dispositivo colado no para-brisa tem até 30 dias para fazer o pagamento.

Responsáveis pelas rodovias devem criar canais digitais, como sites e aplicativos, ou mesmo locais físicos, para que o usuário consiga proceder ao pagamento do pedágio.

Em São Paulo, o site Siga Fácil unifica os pagamentos.

Ao contrário de outras estradas com pedágio eletrônico no interior do estado, não haverá desconto para quem fizer o pagamento por meio de tags.

Outra mudança no sistema Anchieta-Imigrantes é que a tarifa existente hoje apenas no sentido do litoral passará a ser cobrada nos dois lados das estradas, tanto para quem desce quanto para quem sobe a serra.

Com reajuste no último dia 1º, o pedágio no sistema Anchieta-Imigrantes passou para R\$ 40,60. Assim, será cobrado o valor de R\$ 20,30 para cada sentido. Motos continuam isentas de pagamento.

Segundo Raquel Carneiro, diretora da Artesp, a cobrança bidirecional beneficiará, principalmente, caminhões que descem com carretas carregadas e voltam vazios do porto de Santos, ou seja, pagarão tarifas menores por estarem com menos eixos. Atualmente o preço é cheio, pois envolve os dois sentidos.



Os pórticos de free flow foram instalados em fevereiro passado, com a expectativa de que começassem a cobrar tarifa em 1º de julho, mas o início de operação foi adiado para que a concessionária Ecovias Imigrantes, responsável pela gestão da estrada, pudesse avaliar o perfil dos veículos que passam pelas duas estradas.

De acordo com a concessionária, 93% dos veículos comerciais que passaram pelos dois pórticos nesse período de experiência tinham tag ativa. No caso dos de passeio, o percentual foi de 71%.

Os testes para validação de tecnologia e processos operacionais começaram no fim de maio.

As câmeras instaladas nos novos pórticos realizam a leitura das placas dianteiras e traseiras em todas as faixas da rodovia, inclusive de veículos em alta velocidade, em neblina ou tráfego intenso.

O equipamento ainda confere o peso do veículo, suas características, registra as placas e pode fornecer os dados para o programa Muralha Paulista, sistema estadual de monitoramento por câmeras.

No mês passado, uma carreta-cegonha bateu em um pórtico de segurança do novo pedágio eletrônico da rodovia Anchieta. Ninguém se feriu.

A estrutura, chamada de dispositivo de sacrifício, fica a cerca de cem metros do free flow e serve para proteção do pórtico eletrônico.

O pórtico do pedágio eletrônico tem uma altura de 6,10m e o de sacrifício, por padrão, é um pouco mais baixo, com 5,80 m.

As praças de pedágio atuais também são usadas para reter os veículos quando há neblina acentuada na região da serra do Mar e é implantada operação comboio - motoristas são obrigados a seguir carros da Polícia Militar Rodoviária que ditam a velocidade do percurso.

Com o pedágio de passagem livre, a concessionária vai adotar um sistema virtual para controlar o trânsito durante neblina com a instalação de sensores eletrônicos nos trechos críticos.

Por meio de inteligência artificial, eles vão acionar sinalização e luzes para controle de velocidade quando a má visualização for identificada.

Conforme a diretora da Artesp, a partir de um estudo encomendado à USP (Universidade de São Paulo), ficou definido que a sinalização fluorescente de solo será verde limão para ter melhor visualização em caso de neblina severa.

As atuais praças de pedágio devem ser demolidas em duas etapas até o fim do ano. Enquanto a retirada não começa, os veículos passarão pelas cabines sem cobrança e com cancela levantada.

No início, uma parte da estrutura será mantida como barreira de retenção dos veículos para operação comboio no caso de neblina, enquanto o sistema virtual não estiver consolidado. "Há países como Holanda e Itália que usam esse modelo", diz Carneiro.

A Artesp ainda não tem uma estimativa de eventual redução no tempo de viagem e congestionamentos com o fim das filas no pedágio, principalmente em feriados prolongados, com alta demanda de pessoas rumo à Baixada Santista.

No último fim de ano, mais de 1,4 milhão de veículos desceram para o litoral no último fim de ano pelo sistema, entre os dias 19 de dezembro e 5 de janeiro.

O valor total da mudança no sistema de pedágio não foi informado. Em fevereiro, a Artesp estimou que cada pórtico custaria de R\$ 15 milhões a R\$ 20 milhões, fora as alterações estruturais.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 13/07/2026

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 2,29 BI NA 2ª SEMANA DE JULHO

O valor é resultado de US\$ 7,50 bilhões em exportações e US\$ 5,21 bilhões em importações, no período

Por Valor — São Paulo



— Foto: MAPA/Divulgação

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 2,29 bilhões na segunda semana de julho, informou a Secretaria do Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/Mdic), nesta segunda-feira (13). O valor é resultado de US\$ 7,50 bilhões em exportações e US\$ 5,21 bilhões em importações, no período.

No acumulado de julho, o saldo positivo da balança soma US\$ 4,54 bilhões e, no ano, totaliza US\$ 46,90 bilhões.

A média diária de exportações em julho, até a segunda semana, avançou 19,8% para US\$ 1,67 bilhão, quando comparada a julho do ano passado. O crescimento foi sustentado pelos embarques da indústria de transformação (alta de 17%), extrativa (28,1%) e agropecuária (16,3%).

Já a média diária de importações cresceu 1,2% no mês, até a segunda semana, para US\$ 1,10 bilhão, em relação a julho de 2025. O desempenho modesto foi sustentado pelos desembarques da indústria extrativa, que avançaram 64,1%. A agropecuária (-9,6%) e a indústria de transformação (-1,4%), em contrapartida, diminuíram as compras externas no período.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 13/07/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SINGAPURA MANTÉM LIDERANÇA COMO PRINCIPAL CENTRO MARÍTIMO MUNDIAL PELO 13º ANO

Da Redação Portos e logística 13/07/2026 - 17:54



Singapura foi novamente classificada como o principal centro marítimo mundial pelo Índice Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development (ISCDI) de 2026, mantendo a liderança pelo 13º ano consecutivo com pontuação de 99,32 em 100.

O relatório, publicado em 10 de julho, avalia 43 hubs globais com base em critérios como desempenho portuário, oferta de serviços marítimos e ambiente regulatório e de negócios. Atrás de Singapura, completam o top cinco os centros de

Xangai, Londres, Hong Kong e Dubai, com pontuações que variam de 84,27 a 77,13.

De acordo com a Autoridade Marítima e Portuária de Singapura (MPA), a manutenção do primeiro lugar reflete três décadas de cooperação entre governo e comunidade marítima na construção de um ecossistema resiliente e competitivo. O país combina localização estratégica no estreito de Malaca com infraestrutura de alta capacidade, serviços financeiros e jurídicos especializados e forte atuação em inovação, inclusive em combustíveis alternativos e digitalização portuária.

Dados recentes indicam que o Porto de Singapura movimentou 44,66 milhões de unidades equivalentes a contêiner de 20 pés (TEU) em 2025, mantendo o status de maior hub de abastecimento de combustíveis marítimos do mundo. Em paralelo, o desenvolvimento do megaporto de Tuas, totalmente automatizado e projetado para chegar a 60 milhões de TEU por ano, reforça a posição do país como referência em eficiência operacional e tecnologia portuária.

Para armadores e operadores globais, a continuidade de Singapura no topo do ISCDI sinaliza um ambiente de serviços estáveis, alta conectividade de rotas e crescente oferta de soluções voltadas à descarbonização do transporte marítimo. O relatório de 2026 reforça que, desde a criação do índice, a cidade-Estado nunca perdeu a primeira posição, consolidando-se como eixo central das cadeias logísticas oceânicas e dos mercados marítimos internacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/07/2026

ADM CONCLUI PRIMEIRO TESTE GLOBAL COM B100 BIOCOMBUSTÍVEL EM ROTA AO LARGO DO BRASIL

Da Redação Navegação 13/07/2026 - 17:50

A ADM realizou seu primeiro teste global com biocombustível em uma viagem de cinco dias com o graneleiro Harvest Rain ao largo da costa brasileira, utilizando exclusivamente combustível renovável no período entre 2 e 6 de junho.

Segundo comunicado da companhia, a embarcação consumiu 107,39 toneladas do biocombustível durante o teste, em que a ADM atuou simultaneamente como exportadora, afretadora, proprietária, recebedora e processadora, integrando toda a cadeia envolvida na operação. Embora a origem específica do biocombustível não tenha sido divulgada, a empresa destacou que o produto se insere em sua estratégia de uso de energia de baixo carbono.

Para a ADM, o sucesso da viagem experimental representa um marco na adoção de combustíveis alternativos na navegação de carga, e deverá servir de base para ampliar soluções de transporte mais sustentáveis em sua frota. A companhia tem como meta corporativa reduzir em 25% suas emissões absolutas de gases de efeito estufa até 2035, tendo apontado os biocombustíveis como uma das principais fontes de energia de baixo carbono a serem reforçadas em seu Relatório de Sustentabilidade 2025.

Em declarações divulgadas pela empresa, o diretor global de frete marítimo, Jonathan Canaan, avaliou que o biocombustível é uma solução disponível hoje para reduzir emissões sem perder competitividade econômica, enquanto o comandante do Harvest Rain, Swamy Singh Kohli, afirmou que operar com combustível sustentável traz uma mudança perceptível na energia a bordo e reforça o compromisso da tripulação com a descarbonização do transporte marítimo.

Embora não tenham sido divulgados dados comparativos de emissões da viagem com o biocombustível em relação a combustíveis fósseis convencionais, a operação sinaliza que grandes grupos de commodities começam a testar, em escala comercial, alternativas renováveis em rotas oceânicas, em linha com o movimento mais amplo de redução de carbono na marinha mercante global.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/07/2026

PORTO SECO DE DIONÍSIO CERQUEIRA BATE RECORDE DE CAMINHÕES EM JUNHO

Da Redação Portos e logística 13/07/2026 - 17:32



O Porto Seco de Dionísio Cerqueira, em Santa Catarina, registrou em junho o maior movimento mensal de caminhões de sua história, com 2.725 veículos entre operações de importação e exportação, volume 22,4% superior ao do mesmo mês de 2025, segundo dados da Multilog, operadora responsável pela unidade.

No acumulado do primeiro semestre de 2026, o porto seco catarinense recebeu 14.441 caminhões, sendo 8.811 com cargas de importação e 5.630 de exportação, o que representa crescimento de 11,1% sobre o mesmo período do ano anterior. No conjunto das cinco unidades de fronteira administradas pela empresa, o fluxo chegou a 214.092 caminhões entre janeiro e junho, alta de 2,3% na mesma comparação.

De acordo com a Multilog, o avanço em Dionísio Cerqueira reflete investimentos recentes em ampliação e modernização da infraestrutura, além de um ambiente de maior produtividade nas operações de fronteira. A empresa também aponta como fator relevante a mudança na política fiscal catarinense: desde 9 de junho, a exigência de desembaraço das importações terrestres na aduana passou de 30% para 50% para cargas do Mercosul (exceto Uruguai e Paraguai) enquadradas no Tratamento Tributário Diferenciado (TTD).

A operadora destaca que o aumento do fluxo em Dionísio Cerqueira se soma ao desempenho das demais unidades de fronteira. Em Foz do Iguaçu (PR), maior porto seco do País e principal hub rodoviário do Mercosul, foram 101.585 caminhões no semestre, com alta de 3,9% em relação ao mesmo período de 2025. No Rio Grande do Sul, Santana do Livramento registrou 6.583 veículos (+16,9%), Jaguarão movimentou 17.269 caminhões (+3,7%) e Uruguaiana somou 74.214 entradas, ligeiramente abaixo (2,6%) do volume do ano anterior.

Para o segundo semestre, a Multilog projeta uma aceleração mais intensa nas operações de fronteira, impulsionada pelo escoamento da safra de inverno, pela antecipação de estoques para datas como Black Friday e fim de ano e pela entrada em operação, prevista para dezembro, de um novo Porto Seco em Foz do Iguaçu. A companhia avalia que a combinação de expansão física, ajustes regulatórios e demanda sazonal deve sustentar maiores volumes de carga na malha rodoviária ligada ao Mercosul.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/07/2026

TEREOS REALIZA EMBARQUE RECORDE DE AÇÚCAR VHP PARA A CHINA VIA TIPLAM

Da Redação Portos e logística 13/07/2026 - 17:29



A Tereos realizou em junho um embarque recorde de 75 mil toneladas de açúcar VHP em um único navio com destino à China, operação logística conduzida no TIPLAM, terminal da VLI na Baixada Santista, que se tornou a maior já registrada pela companhia.

O volume supera o recorde anterior da empresa, alcançado em 2025, quando 70 mil toneladas foram exportadas em uma única operação para o mercado asiático, consolidando a estratégia de ganho de escala nas rotas internacionais de

açúcar bruto. Segundo a Tereos, a negociação comercial foi liderada por sua trading e o navio foi fretado pela Tereos Commodities France, em um modelo que integra decisões comerciais e de logística desde a venda até o transporte marítimo.

A operação contou com infraestrutura do TIPLAM para sincronizar entrega, armazenagem e line?up com a janela de atracação do navio, permitindo o carregamento contínuo do volume recorde. A companhia destaca que, nas últimas cinco safras, a parceria com a VLI e os investimentos no terminal elevaram em mais de 90% o volume de exportação movimentado pela empresa.

Com o aumento de calado do TIPLAM, o terminal passou a embarcar navios com até 75 mil toneladas de açúcar, ante limite anterior de cerca de 60 mil toneladas, abrindo margem para operações ainda maiores em campanhas futuras. De acordo com a VLI, o corredor ferroviário que conecta as unidades produtoras da Tereos ao TIPLAM permite receber toda a carga destinada à exportação por trem, reduzindo o tráfego rodoviário, a exposição a congestionamentos e as emissões associadas ao transporte por caminhões.

A VLI ressalta que o uso predominante da ferrovia na cadeia de exportação fortalece a confiabilidade dos embarques e a regularidade de atendimento a clientes internacionais, ao mesmo tempo em que suporta a execução de operações em grande escala. Para Tereos, o embarque histórico marca um avanço na capacidade operacional, comercial e logística da companhia e reforça sua competitividade no mercado global de açúcar VHP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/07/2026

APM TERMINALS SUAPE RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO PARCIAL

Por Danilo Oliveira Portos e logística 13/07/2026 - 12:38



Superintendência de Outorgas da Antaq autorizou operação e habilitou novo terminal para tráfego internacional para atividades compatíveis com o calado atual de 14 metros. TLO integral será emitido após conclusão da dragagem e atingimento da cota de -15,5m DHN

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou a APM Terminals a dar início à operação parcial do novo terminal da empresa em Suape (PE), destinado à movimentação e armazenagem de carga geral e

containerizada. O termo de liberação de operação (TLO) da Superintendência de Outorgas (SOG), publicado nesta segunda-feira (13), autoriza atividades compatíveis com o calado de 14 metros atualmente disponível no terminal de uso privado (TUP), localizado na área de abrangência do complexo portuário e industrial pernambucano.

A SOG/Antaq estabeleceu que o TLO integral do APM Terminals Suape poderá ser emitido assim que a dragagem do TUP atingir a cota final do projeto de -15,5 (DHN), mediante apresentação dos relatórios de batimetria homologados pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha. “A autorização deferida não desonera a empresa do atendimento aos padrões de segurança exigidos pelos entes intervenientes na operação, mormente no tocante às competências afetas à Marinha do Brasil, ao Corpo de Bombeiros e ao Órgão de Meio Ambiente”, ressaltou o superintendente de outorgas substituto da Antaq, Marcus Vinicius Tavares Silveira.

A superintendência também emitiu a habilitação ao tráfego internacional (HTI) da instalação, limitada às operações compatíveis com o calado atual de 14m. “A HTI integral poderá ser emitida assim que a dragagem do TUP atingir a cota final do projeto de -15,5 DNH, mediante apresentação dos relatórios de batimetria homologados pela autoridade marítima”, determina o despacho, que também valida a operação executada no período que antecedeu a emissão do documento.

Procurada pela Portos e Navios, a APM destacou que a habilitação ao tráfego internacional e a liberação de operação emitidas pela Antaq representam um marco muito importante para o empreendimento. O diretor-superintendente da APM Terminals Suape, Daniel Rose, disse que trata-se do reconhecimento formal de que o terminal atende aos requisitos necessários para operar com segurança, eficiência e em conformidade com os padrões regulatórios do setor.

"Esse aval nos permite dar início a operação em Suape, inclusive receber navios de longo curso e, com isso, contribuir para o fortalecimento da competitividade logística de Pernambuco e de todo o Nordeste. É mais um passo na consolidação do terminal como uma nova alternativa estratégica para as cadeias globais de suprimentos que utilizam o Brasil", afirmou Rose.

O terminal foi projetado com capacidade inicial de até 400 mil TEUs anuais, com infraestrutura voltada a reforçar a conexão do Nordeste brasileiro com mercados na América Latina, América do Norte, Europa e Ásia. A instalação dispõe de mais de 300 tomadas para contêineres refrigerados. Segundo a companhia, o empreendimento será o primeiro terminal portuário totalmente eletrificado da América Latina, com todos os sistemas de manuseio de carga alimentados por energia elétrica. A APM Terminals destaca que a adoção de equipamentos eletrificados faz parte da estratégia de reduzir emissões e elevar padrões operacionais e ambientais nas operações portuárias.

A entrada em operação vai ocorrer em um cenário de aumento da demanda por capacidade portuária no país, em especial fora dos eixos Sul e Sudeste. Na avaliação da APM Terminals, o fortalecimento da infraestrutura em Suape tende a diversificar a rede logística brasileira e ampliar a participação do Nordeste nas rotas de comércio internacional.

A primeira etapa do projeto demandou investimento superior a US\$ 350 milhões (cerca de R\$ 1,9 bilhão). De acordo com a APM Terminals, braço de operações portuárias do grupo Maersk, a nova instalação deve ampliar em aproximadamente 55% a capacidade de movimentação de contêineres do complexo portuário de Suape. A expectativa da operadora é que o terminal inicie a operação comercial em agosto deste ano.

Durante o evento de entrega da unidade, em junho, a empresa informou que a segunda etapa da APM Terminals Suape está prevista para ser entregue até 2028 e vai demandar US\$ 50 milhões, cerca de R\$ 250 milhões, ampliando a capacidade instalada para 600 mil TEUs a capacidade. A expectativa da empresa do grupo Maersk é que os 400 mil TEUs iniciais sejam alcançados após período de um ano e meio a dois anos de operação. Ao todo, a APM prevê R\$ 2,1 bilhões de investimento no empreendimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/07/2026

SUBSEA7 E PETROLEIRAS APRESENTAM PROTÓTIPO EM ESCALA REAL DE NOVA TECNOLOGIA OFFSHORE

Da Redação Offshore 10/07/2026 - 21:04



Parceria com Repsol Sinopec Brasil, ExxonMobil Brasil e Petrobras, financiado pela cláusula de P&DI da ANP, propõe simplificação das configurações de risers eliminando sistemas de flutuação para projetos submarinos de E&P

As empresas Subsea7, Repsol Sinopec Brasil, ExxonMobil Brasil e Petrobras anunciaram a segunda fase de desenvolvimento do projeto 'Gimbal Joint Riser' (GJR). Financiada pela cláusula de obrigação de investimento em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (P&DI) da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a tecnologia está na etapa de validação experimental em escala real com a apresentação do seu protótipo ao mercado.

O GJR introduz uma junta multiarticulada em risers (tubulações) rígidos para absorver os movimentos dinâmicos gerados pela plataforma nos projetos de exploração e produção de petróleo em alto mar. Na prática, a tecnologia permite utilizar as tubulações em formato de catenária livre (suspensa diretamente) em águas ultraprofundas, eliminando a necessidade de grandes estruturas de flutuação, como as exigidas pelos modelos convencionais, conhecidos como “Steel Lazy Wave Risers” (SLWRs).

A Subsea7 destacou que o avanço do projeto GJR para a fase corrente de testes do protótipo em escala real valida a tese técnica de maneira objetiva. Segundo a empresa, os dados provam que simplificar a estrutura submarina elimina a necessidade de centenas de metros de tubulações adicionais, reduzindo os custos de instalação e a pegada de carbono, sempre tendo a segurança operacional como prioridade.

“O trabalho executado até aqui, lado a lado com a Repsol Sinopec Brasil, a ExxonMobil Brasil e a Petrobras, nos tem garantido a consistência de engenharia necessária para atingir a maturidade tecnológica que o mercado offshore exige”, afirmou Yann Cottart, vice-presidente sênior Brazil GPC West da Subsea7.

Os estudos técnicos indicaram que a solução tem potencial para gerar ganhos relevantes de eficiência operacional e redução de custos, em função da simplificação do sistema em catenária livre e da menor necessidade de materiais e equipamentos. Essa abordagem também favorece a sustentabilidade das operações, contribuindo para a redução das emissões associadas à fabricação, logística e instalação dos sistemas submarinos.

A tecnologia GJR apresenta-se como uma solução alternativa também ao sistema de tubos flexíveis, em configuração ‘lazy wave’, onde um dos principais desafios operacionais é a corrosão sob tensão (SCC). Mesmo tendo um componente flexível, podendo ser este um tubo flexível ou compósito, o design da armadura externa opera absorvendo as cargas de tração, protegendo o componente flexível, eliminando um fator importante para a ocorrência do fenômeno SCC.

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

Para o avanço tecnológico rumo ao nível TRL6, conforme maturidade estabelecida pela ABNT (TRL-4, segundo as normas API 17N/17Q), o projeto já contabiliza mais de 15 mil horas de engenharia aplicadas, somente nesta fase, por uma equipe multidisciplinar de mais de 100 profissionais, considerando apenas a empresa executora, além dos envolvidos na cadeia de suprimentos do projeto. Nesta nova fase, o protótipo em escala real passa por testes de laboratório que simulam os limites de carregamento e as condições reais de um ambiente offshore extremo.

Entre os parceiros nacionais estão o Laboratório de Tecnologia Oceânica (LabOceano - Coppe/UFRJ), no Rio de Janeiro, e a Simeros Technologies (RS), que conduzem atividades de experimentação e testes. A Açoforja Indústria de Forjados S.A. (MG), é a responsável pela fabricação das peças estruturais. A classificadora Bureau Veritas acompanha o projeto desde a sua fase inicial, a fim de garantir a qualidade da tecnologia. O projeto conta, ainda, com a participação de outras empresas responsáveis pelo fornecimento de elementos que compõem o equipamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2026

OBRAS DO MOLHE DE PROTEÇÃO DE SUAPE ALCANÇAM 42% DE EXECUÇÃO

Da Redação Portos e logística 10/07/2026 - 20:42



As obras da quarta e última etapa de requalificação do molhe de proteção do Complexo de Suape alcançaram 42% de execução. Iniciada em outubro de 2024, a intervenção segue dentro do cronograma previsto. A obra ampliará a proteção do porto externo e contribuirá para a segurança das operações realizadas nos Píeres de Granéis Líquidos (PGLs), responsáveis pela movimentação de petróleo, derivados, combustíveis e outros granéis líquidos operados no complexo.

A intervenção contempla 1,8 quilômetro do molhe de abrigo. Para a recomposição da estrutura estão sendo utilizadas rochas com pesos entre 300 quilos e 12 toneladas, movimentadas por equipamentos de grande porte e posicionadas conforme critérios técnicos de engenharia marítima para suportar a ação das ondas, correntes e marés. O investimento total é de R\$ 123 milhões, sendo R\$ 73 milhões de recursos estaduais e R\$ 50 milhões do governo federal.

O molhe é uma estrutura importante para o funcionamento do porto externo. "A requalificação amplia as condições de segurança da navegação e das operações marítimas, além de preservar uma infraestrutura estratégica para a atividade portuária", afirmou o diretor-presidente do Complexo de Suape, Armando Monteiro Bisneto.

A diretora de engenharia e obras de Suape, Renata Loyo, acrescentou que a execução exige planejamento permanente em razão das características da obra. "Intervenções em ambiente marítimo demandam acompanhamento contínuo das condições operacionais, precisão na execução e equipes especializadas. Mesmo durante o período chuvoso, foi possível manter o cronograma previsto com o emprego de equipamentos compatíveis com esse tipo de operação", destacou Renata.

Com conclusão prevista para agosto de 2028, a requalificação do equipamento aumentará a vida útil da estrutura de proteção do porto externo e contribuirá para a manutenção das condições operacionais dos píeres de granéis líquidos, responsáveis por grande parte da movimentação de granéis líquidos realizada no complexo.

Entre janeiro e maio de 2026, o porto movimentou 11,27 milhões de toneladas de cargas, das quais 7,45 milhões de toneladas corresponderam a granéis líquidos. No mesmo período, foram registradas 693 atracações de embarcações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

Este conteúdo também está disponível na www.mercosshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 13/07/2026