

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 118/2026
Data: 14/07/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTOS DO PARANÁ BATEM RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO NO PRIMEIRO SEMESTRE	4
PORTO DE SANTOS TEM PRIMEIRO NAVIO ABASTECIDO COM ETANOL NO BRASIL	5
MAIS DE 4 MIL CAMINHONEIROS FAZEM PARALISAÇÃO NO PORTO DE SANTOS POR VOTAÇÃO DA MP DO FRETE	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
NOVA TERMELÉTRICA A GÁS NATURAL EM PERNAMBUCO RECEBERÁ APOORTE DE R\$ 779 MILHÕES	7
CONECTA MULTIMODAL: PALESTRAS REÚNEM ESPECIALISTAS EM INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE	9
PIAÚÍ RECEBE R\$ 100 MI DO BNDES PARA PROCESSAR NÍQUEL E COBALTO NO SEMIÁRIDO	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
OPERAÇÃO GRATUIDADE GARANTIDA FISCALIZARÁ CONCESSÃO DE BENEFÍCIOS NO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DA REGIÃO NORTE	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
NO PARAGUAI, PAÍSES SUL-AMERICANOS ASSINAM ACORDOS PARA AMPLIAR A CONECTIVIDADE AÉREA	13
ESTUDO REALIZADO PELO LABTRANS IDENTIFICA OPORTUNIDADES PARA DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS	13
RESPONSÁVEIS POR TRANSPORTAR MERCADORIAS E PASSAGEIROS, HIDROVIAS TAMBÉM GARANTEM ABASTECIMENTO DE COMUNIDADES EM DIFERENTES REGIÕES DO PAÍS	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
EMISSIONES DE 1ª HABILITAÇÃO CHEGAM A 1,57 MILHÃO; PEDIDOS SOMAM 7,6 MILHÕES PELO APLICATIVO CNH DO BRASIL	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – A LIBERALIZAÇÃO AÉREA SUL-AMERICANA: OPORTUNIDADES E DESAFIOS	16
OPINIÃO – GESTÃO - ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA AMPLIA OPORTUNIDADES PARA A LOGÍSTICA BRASILEIRA	17
POLÍTICA - VALDEMAR E CUNHA: PGR FOI CONTRA BLOQUEIO DE BENS	19
NACIONAL - HUB – CURTAS - MERCADO DE SEGUROS PARA TRANSPORTE DE CARGAS CRESCE 8%	20
Seguros em alta	20
Novo crescimento previsto	20
Reajuste nos aeroportos	20
Novos tetos	20
POLÍTICA - CÂMARA INDICOU R\$ 1,3 BILHÃO EM EMENDAS SEM CITAR AUTORES	21
POLÍTICA - SEM TRANSPARÊNCIA, ESTADO DE MOTTA RECEBEU 43% DE EMENDAS	22
POLÍTICA - “MUITA GENTE ESTÁ SEM DORMIR”, DIZ SENADOR	23
POLÍTICA - “LIDERANÇA NÃO SE HERDA”, DIZ CAIADO SOBRE CARTA DE BOLSONARO	24
POLÍTICA - DAMARES DEFENDE MICHELLE E REAGE A ATAQUES	25
TRANSPORTES – PORTOS - ANTAQ AUTORIZA APM A OPERAR E RECEBER NAVIOS INTERNACIONAIS EM SUAPE	26
TRANSPORTES - PORTOS - GOVERNO ENQUADRA DRAGAGEM DO PORTO DE PARANAGUÁ NO REIDI	26
TRANSPORTES – PORTOS - SANTOS REALIZA PRIMEIRO ABASTECIMENTO COM ETANOL DE PORTA-CONTÊINERES	
TRANSOCEÂNICO	27
TRANSPORTES – PORTOS - CMA CGM VÊ SANTOS COMO FUTURO POLO DE COMBUSTÍVEIS RENOVÁVEIS PARA NAVIOS	28
TRANSPORTES – PORTOS - NOVA GERAÇÃO DE NAVIOS ACELERA USO DE COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS	29
TRANSPORTES - RODOVIAS - GOVERNO ACELERA ACORDO PARA VOTAR A MP DO FRETE APÓS PROTESTOS DE CAMINHONEIROS	30
TRANSPORTES - RODOVIAS - CAMINHONEIROS FAZEM MOBILIZAÇÃO, MAS SEM IMPACTO NAS RODOVIAS E NO PORTO DE SANTOS	31
TRANSPORTES - RODOVIAS - PEDÁGIO ELETRÔNICO NO SAI COMEÇA A OPERAR EM 1º DE AGOSTO	31
TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT APRESENTA PROPOSTAS DE REVISÃO DO CONTRATO DA ECVIAS DO ARAGUAIA	32
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - BRASIL E PAÍSES VIZINHOS ASSINAM MEMORANDO PARA INTEGRAÇÃO AÉREA	33
TRANSPORTES – OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - INFRAESTRUTURA BRASILEIRA: ENTRE O INTERESSE PÚBLICO E A LÓGICA PRIVADA	34
BRASIL EXPORT - CENTRO-OESTE GANHA PROTAGONISMO NA TRANSIÇÃO COM MINERAIS CRÍTICOS	35
PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2026 - SUJEITA A ALTERAÇÕES E CONFIRMAÇÕES	36
PETRÓLEO E GÁS - OCEANEERING AMPLIA PARCERIA COM A PETROBRAS EM CONTRATO DE QUATRO ANOS	36
PETRÓLEO E GÁS - ESTATAL CONCLUI AQUISIÇÃO E ASSUME OPERAÇÃO DE BLOCO EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE	37
PETRÓLEO E GÁS - SUBSEA7 E PARCEIRAS APRESENTAM PROTÓTIPO DE TECNOLOGIA PARA PRODUÇÃO OFFSHORE	38



FINANÇAS - MERCADO REDUZ EXPECTATIVA DE INFLAÇÃO EM 2026 PARA 5,16%	39
FINANÇAS – BOLSA CAI 1,2% E DÓLAR VAI A R\$ 5,13	40
COMUNICAÇÃO & MARKETING - CUIDADO COM O QUE VOCÊ CHAMA DE POSICIONAMENTO PROFISSIONAL	41
JUSTIÇA - MORAES PROÍBE FLÁVIO DE VISITAR JAIR BOLSONARO POR 90 DIAS	43
JUSTIÇA - SENADOR VÊ ‘DESCULPA’ PARA TIRAR DOMICILIAR	44
JUSTIÇA - ALA DO STF CONSIDERA IMPROVÁVEL REVOGAÇÃO DE PRISÃO DOMICILIAR	44
JUSTIÇA - MORAES LIBERA CURSOS EAD A BRAGA NETTO	45
INTERNACIONAL - EUA PROMETE BLOQUEIO MARÍTIMO EM ORMUZ; IRÃ DESAFIA TRUMP	46
INTERNACIONAL - ANTIGAMENTE ISSO ERA PIRATARIA, DIZ LULA	47
INTERNACIONAL - Ucrânia e nove países anunciam coalizão para proteger a Europa	48
JORNAL O GLOBO – RJ	49
GOVERNO APROVA AUMENTO DA MISTURA DO ETANOL NA GASOLINA PARA 32%	49
EXPORTAÇÕES CHINEAS RENOVAM RECORDE, E PAÍS ATINGE MARCA DE UM MILHÃO DE CARROS VENDIDOS	51
GIGANTE FILIPINO COMPRA 100% DE OPERADOR LOGÍSTICO QUE ATUA NO PORTO DO RIO	53
GOVERNO RECONHECE 'INTERESSE PÚBLICO' DA SUSPENSÃO DO PAGAMENTO DAS DÍVIDAS DE ANGRA 3	53
AUMENTO DA MISTURA COM GASOLINA VAI ELEVAR DEMANDA POR ETANOL EM 1 BILHÃO DE LITROS POR ANO, DIZ ASSOCIAÇÃO	54
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	55
COMISSÃO DO SENADO ADIA VOTAÇÃO DE POLÍTICA NACIONAL PARA MINERAIS CRÍTICOS E ESTRATÉGICOS	56
TERRAS RARAS: AUSTRALIANA VIRIDIS PREVÊ INVESTIMENTOS DE R\$ 2 BI EM PROJETO NO BRASIL	57
VALE DIZ QUE DESCARTOU INVESTIMENTO EM MINAS DE FERRO DOS IRMÃOS BATISTA APÓS AVALIAÇÃO	59
TAXA PROPOSTA POR TRUMP PARA O ESTREITO DE ORMUZ PODE DOBRAR O CUSTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO	60
VALOR ECONÔMICO (SP)	61
BRASIL ASSINA MEMORANDO QUE ABRE CAMINHO PARA POLÍTICA DE CÉU ABERTO NA AMÉRICA DO SUL	62
RÚSSIA ACUSA Ucrânia de 'terrorismo' por ataques graneleiros e petroleiros no Mar de Azov	62
PETROLEIROS SÃO ATACADOS AO TENTAREM CRUZAR ESTREITO DE ORMUZ	64
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	65
BLOQUEIO NAVAL DE TRUMP COMEÇA; IRÃ E EUA AMPLIFICAM ATAQUES	65
DUBAI QUER CONSTRUIR NOVO PORTO NOS EMIRADOS ÁRABES PARA DIMINUIR DEPENDÊNCIA DE HORMUZ	67
PORTAL PORTOS E NAVIOS	69
ARTIGO - A EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO COMERCIAL NOS ÚLTIMOS 50 ANOS	69
GENIL MAZZA - CLARKSONS	70
DRAGAGEM DO CANAL DE PARANAGUÁ É ENQUADRADA NO REIDI	70
CMA CGM FAZ PRIMEIRO ABASTECIMENTO DE PORTA-CONTÊNER COM ETANOL NO PORTO DE SANTOS	71
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	72
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	72



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTOS DO PARANÁ BATEM RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO NO PRIMEIRO SEMESTRE

Paranaguá e Antonina movimentaram 34,44 milhões de toneladas de cargas entre janeiro e junho, com destaque para a exportação de soja e farelo

Por A Tribuna.com.br 14 de julho de 2026



Cargas containerizadas somaram 8,7 milhões de toneladas, um aumento de 8,9% em relação a 2025 (TCP/Divulgação)

Os portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, registraram o melhor primeiro semestre da história, com 34,44 milhões de toneladas de cargas movimentadas, entre importações e exportações, de janeiro a junho deste ano. O volume supera em 0,6% o registrado no mesmo período de 2025. Os dados são do Centro de Estatísticas da Portos do Paraná, que administra os locais.

A soja foi um dos principais produtos responsáveis por impulsionar o crescimento. Nos seis primeiros meses do ano, 9,47 milhões de toneladas do grão foram embarcadas, volume 21% superior ao registrado no mesmo período do ano anterior. Em 2025, a movimentação da commodity somou 7,86 milhões de toneladas até junho.

As cargas containerizadas somaram 8,7 milhões de toneladas, um aumento de 8,9% em relação a 2025, quando a movimentação atingiu 8 milhões de toneladas.

No acumulado do ano, a Portos do Paraná soma 22,30 milhões de toneladas de produtos exportados em 2026. O volume cresceu 4,9% na comparação com as 21,27 milhões de toneladas do primeiro semestre de 2025. Já as importações corresponderam a 12,1 milhões de toneladas movimentadas, volume que apresenta queda em relação às 12,9 milhões de toneladas registradas no mesmo período do ano anterior.

Complexo soja

O segundo granel sólido mais exportado no ano pelos portos paranaenses foi o farelo de soja. Com 3,39 milhões de toneladas embarcadas, o volume permaneceu estável em relação ao mesmo período de 2025, quando 3,42 milhões de toneladas foram enviadas.

Somadas as exportações de soja e de farelo, 12,86 milhões de toneladas foram comercializadas, volume que corresponde a 57,6% do total enviado a outros países. O Porto de Paranaguá é vice-líder nacional na exportação desses dois produtos, de acordo com os dados disponíveis.

Destaques

A movimentação de veículos também está em alta em 2026, com crescimento de 66%. No acumulado do semestre, foram registradas 84,8 mil movimentações, ante 51,1 mil no mesmo período do ano anterior. O volume já equivale a quase 80% de tudo o que foi movimentado em 2025, quando houve o registro de 106,7 mil movimentações.

No topo das importações estão os fertilizantes. Na primeira metade do ano, 4,73 milhões de toneladas foram recebidas nos portos paranaenses.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/07/2026

PORTO DE SANTOS TEM PRIMEIRO NAVIO ABASTECIDO COM ETANOL NO BRASIL

A embarcação recebeu 500 toneladas, equivalentes a 635 mil litros do combustível renovável

Por Bárbara Farias 13 de julho de 2026



O navio foi abastecido com etanol na Margem Esquerda do cais santista (Vanessa Rodrigues/AT)

O navio porta-contêineres CMA CGM Iron foi abastecido com etanol no Porto de Santos em uma operação inédita no Brasil. O abastecimento ocorreu no domingo (12), no Tecon Santos, da Santos Brasil, em Guarujá. A embarcação recebeu 500 toneladas, equivalentes a 635 mil litros do combustível renovável, volume suficiente para abastecer apenas um dos tanques. Uma cerimônia, nesta segunda-feira (13), no terminal, detalhou a operação.

Entregue em 2025, o CMA CGM Iron tem capacidade para transportar 13 mil TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) e é o primeiro navio de uma série de 12 embarcações equipadas com o inédito motor tricombustível certificado para operar com etanol.

O combustível foi fornecido pela Copersucar. O presidente da empresa, Tomás Manzano, explicou que é do mesmo tipo usado em automóveis. “Na mesma especificação do etanol anidro utilizado hoje no Brasil para mistura na gasolina. A motorização do navio foi desenvolvida inicialmente para operar com metanol, mas uma série de testes demonstrou que o etanol também é eficiente nessa motorização”, afirmou.

Segundo Manzano, a utilização do etanol, comparada com o combustível fóssil de navegação, reduz em cerca de 70% as emissões.

O CMA CGM Iron deixará hoje o Porto de Santos com destino a Paranaguá (PR) e, de lá, seguirá para o Sri Lanka, no sul da Ásia. A CEO da CMA CGM Brasil, Neusa Marcelino, afirmou que somente após a conclusão dessa primeira viagem será possível avaliar a eficiência energética do etanol e decidir sobre sua utilização em outras embarcações da armadora. “Ainda é precoce dizer quantos dos nossos navios vão consumir etanol”.

O projeto foi desenvolvido ao longo dos últimos dois anos. Envolve uma parceria de diversos agentes da cadeia para trazer o etanol até o Porto e viabilizar o abastecimento do navio.

Segundo o diretor de Operações da Bunker One no Brasil, Daniel Caldas, o abastecimento do CMA CGM Iron exigiu adaptações em uma barcaça originalmente utilizada para o fornecimento de diesel marítimo.



“Foram instalados equipamentos seguros, mangotes específicos, realizado um treinamento intensivo da tripulação e elaborado um plano de emergência voltado ao risco de incêndio. O etanol tem um ponto de fulgor mais baixo, ou seja, entra em ignição mais facilmente que o diesel marítimo. Por isso, nosso foco foi a segurança operacional”, destacou.

CMA CGM Iron foi abastecido com etanol no terminal da Santos Brasil, na Margem Esquerda do cais santista (Vanessa Rodrigues/AT)

Caldas informou que o fornecimento de 500 toneladas de etanol para um dos tanques do navio durou entre cinco e seis horas e ressaltou uma vantagem ambiental do biocombustível. “Se houver um vazamento, o etanol evapora rapidamente e não causa impacto no corpo hídrico como um combustível derivado do petróleo. Isso muda o foco do combate à emergência”.

Mercado potencial

Para Tomás Manzano, a operação representa apenas o início da utilização do biocombustível na navegação internacional. “A partir de agora, o desafio é desenvolver corredores verdes de abastecimento para que os navios possam utilizar etanol a partir do Brasil e, também, de outras localizações estratégicas”.

Ele destacou que o mercado tem potencial expressivo. “O consumo global de combustível de navegação é bastante representativo. Se 10% desse combustível for substituído por etanol, estamos falando de um volume em torno de 50 bilhões de litros de etanol. Hoje, o Brasil produz 37 bilhões de litros de etanol. Então, é uma oportunidade muito grande para esse mercado”.

Presente à cerimônia, a secretária-executiva adjunta do Ministério de Portos e Aeroportos, Luíza Amorim Motta, classificou a operação como um marco para a logística brasileira e afirmou que a iniciativa posiciona o País na vanguarda da transição energética do transporte marítimo.

Sustentável

O diretor-presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda, afirmou que sediar o primeiro abastecimento de um navio com bioetanol reforça o protagonismo do Tecon Santos na inovação portuária e na transição energética da navegação.

“A Santos Brasil nasceu para transformar a operação portuária e continua fazendo parte dessa história. Agora, também estamos participando da transformação da matriz energética do transporte marítimo”. Ele disse que a iniciativa fortalece o papel do Porto de Santos como “futuro hub de abastecimento de combustíveis de baixo carbono”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/07/2026

MAIS DE 4 MIL CAMINHONEIROS FAZEM PARALISAÇÃO NO PORTO DE SANTOS POR VOTAÇÃO DA MP DO FRETE

Proposta altera as regras do piso mínimo do transporte rodoviário de cargas e cria benefícios para a categoria; caso não seja votada pelo Senado até quinta-feira (16), a MP perderá a validade

Por A Tribuna.com.br 13 de julho de 2026 às 19:58



Manifestantes estão reunidos na descida do Viaduto da Alemoa, em Santos, desde a madrugada (Divulgação/ Sindicam-Baixada Santista)

Mais de 4 mil caminhoneiros, entre autônomos e celetistas (com carteira assinada), da Baixada Santista, realizam uma paralisação desde a madrugada desta segunda-feira (13) no Porto de Santos, no litoral de São Paulo. O objetivo é pressionar o Senado a colocar em votação a Medida Provisória (MP) 1.343.

Conhecida como MP do Frete, a proposta altera as regras do piso mínimo do transporte rodoviário de cargas e cria benefícios para a categoria. O texto foi aprovado pela Câmara dos Deputados no mês passado. Caso não seja votada pelo Senado até quinta-feira (16), a MP perderá a validade.

Conforme apurado com o Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens (Sindicam) da Baixada Santista e Vale do Ribeira, a paralisação deve continuar até a proposta ser colocada em pauta no Senado.

Os manifestantes estão concentrados na descida do Viaduto da Alemoa, nas proximidades do Porto de Santos. Segundo a TV Tribuna, no início da manhã, uma carreta foi atravessada na via para bloquear o acesso de veículos.

A mobilização na Baixada Santista faz parte de um movimento nacional organizado pela categoria. Nas redes sociais, o presidente da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava), Wallace Landim, convocou caminhoneiros de todo o país para aderirem à paralisação e pressionarem o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), a pautar a proposta.

Impactos

Em nota à TV Tribuna, a Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que o bloqueio na região da Alemoa foi parcial e durou menos de uma hora. Segundo o órgão, os manifestantes liberavam a passagem de veículos quando solicitados e, atualmente, as operações portuárias ocorrem normalmente, com as vias totalmente desobstruídas.

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de Santos informou que houve lentidão na região durante a manifestação. Agentes de trânsito e policiais militares acompanham o ato.

A Prefeitura de Santos informou ao g1 Santos e Região que foi notificada pelo sindicato sobre a mobilização pacífica e o pedido de apoio para a manutenção da ordem pública.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/07/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

NOVA TERMELETRICA A GÁS NATURAL EM PERNAMBUCO RECEBERÁ APOORTE DE R\$ 779 MILHÕES

Com financiamento de R\$ 509 milhões do Banco do Nordeste, Suape Energia garante a implantação da usina de 123 megawatts e reforça o sistema elétrico do país

Por Edward Pena



A eletricidade produzida pela nova planta de geração térmica Suape IV-B terá como destino final o Sistema Interligado Nacional (SIN), atuando para elevar os níveis de segurança energética do país. Foto: Divulgação/Suape Energia

O Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco, receberá a instalação de uma nova usina termelétrica movida a gás natural. O projeto, liderado pela Suape Energia, contará com um investimento total de R\$ 779 milhões para a sua execução. Desse montante global, R\$ 509 milhões serão viabilizados por meio de financiamento do Banco do Nordeste (BNB).

Batizado oficialmente como Usina Termelétrica Suape IV-B, o empreendimento terá uma capacidade instalada total de 123 megawatts. A unidade foi a vencedora do Leilão de Reserva de Capacidade (LRCAP 2026) e é a segunda novidade apresentada pela empresa em 2026. No último mês de maio, a Suape Energia inaugurou a primeira termelétrica movida a etanol do mundo: Térmica Suape II.

A eletricidade produzida pela nova planta de geração térmica terá como destino final o Sistema Interligado Nacional (SIN), atuando para elevar os níveis de segurança energética do país.

A consolidação do negócio ocorreu nesta segunda-feira (13), no Recife, em reunião entre presidente da Suape Energia, Carlos Mansur, e o presidente do BNB, Paulo Câmara, e pelo superintendente da instituição financeira no estado de Pernambuco, Hugo Luiz de Queiroz. O encontro selou o avanço do projeto estruturador para o setor elétrico regional.

De acordo com o presidente do BNB, Paulo Câmara, o projeto cumpre o papel de dar sustentação ao modelo atual de geração. “O BNB está ajudando a complementar a matriz elétrica em cenário de crescente participação de fontes renováveis intermitentes, além de fortalecer a infraestrutura necessária à atração de novos investimentos produtivos na região”, afirmou o gestor.

Empregos na fase de construção em Pernambuco

As estimativas da companhia indicam que o período de implantação da usina vai abrir cerca de 800 empregos diretos. A movimentação também deve gerar um número expressivo de postos indiretos na cadeia de fornecedores, serviços e logística.

As obras possuem previsão inicial de largada para o segundo semestre de 2026, com o canteiro ocupando uma área de aproximadamente dez hectares dentro do porto. A contratação de fornecedores e de trabalhadores locais será prioridade no planejamento da companhia.



A empresa inaugurou neste ano a Térmica Suape II, que vai usar etanol para produzir energia, sendo a primeira do mundo a ser movida por este biocombustível. Foto: divulgação/Suape Energia

A Suape Energia informou que buscará privilegiar a mão de obra dos municípios localizados no entorno do complexo portuário, citando diretamente Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca. A medida dependerá do atendimento aos requisitos técnicos e legais de cada função.

Abastecimento de gás natural e cronograma da Aneel

O fornecimento de combustível para a movimentação das turbinas da térmica já possui diretrizes alinhadas. O suprimento da planta será realizado por meio de gás natural produzido pela Petrobras. O transporte do insumo utilizará a infraestrutura de distribuição integrada que já existe na região, conectando as malhas da TAG e da Copergás à usina em Suape.

Em termos de prazos regulatórios, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) estabelece que a operação comercial definitiva da UTE Suape IV-B comece em agosto de 2029.

A empresa explicou que a assinatura do contrato com o BNB é um marco fundamental para avançar nas etapas preparatórias e na escolha da empresa responsável pela construção (EPCista), cujos procedimentos contratuais estão em andamento.

Vagas permanentes e prazo de operação comercial

O andamento do cronograma da termelétrica é acompanhado de perto pela gerência jurídica e regulatória da empresa. Carolyne da Frota, gerente jurídica e regulatória da Suape Energia, explicou ao Movimento Econômico que a companhia adota ações para tentar antecipar o prazo final de entrega da planta.

A intenção da diretoria é disponibilizar os 123 megawatts de potência ao Sistema Interligado Nacional (SIN) no menor tempo possível. A advogada manifestou entusiasmo com a liberação dos recursos financeiros obtidos junto ao banco regional.

“Estamos muito ficados com a concretização deste financiamento, que viabiliza um empreendimento estratégico para o Brasil. Além de gerar empregos, impulsionar o desenvolvimento econômico do Nordeste e atrair novos investimentos para a região, o projeto contribuirá de forma relevante para a segurança energética do Sistema Interligado Nacional (SIN), reforçando a confiabilidade do suprimento de energia do país”, disse Carolyne.

Após o término da fase de obras e o início da atividade comercial, a estrutura contará com 30 vagas de trabalho permanentes. Os postos abertos serão direcionados para profissionais com formação de nível superior especializada. Esse grupo atuará diretamente nas rotinas de operação, manutenção, automação, monitoramento, gestão técnica e segurança operacional da termelétrica.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 14/07/2026

CONECTA MULTIMODAL: PALESTRAS REÚNEM ESPECIALISTAS EM INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE

Espaço de conteúdo da Multimodal Nordeste 2026 terá oito palestrantes confirmados e uma participação ainda a ser definida entre os dias 4 e 6 de agosto, no Recife Expo Center

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Foto: Diego Baravelli/MINFRA

Especialistas em cabotagem, inteligência artificial, transporte rodoviário de cargas, infraestrutura, tecnologia e comércio exterior estarão entre os participantes do Conecta Multimodal, espaço de palestras e debates da Multimodal Nordeste 2026. A programação será realizada de 4 a 6 de agosto, no Recife Expo Center, com atividades às 15h, 16h30 e 18h.

Ao longo dos três dias, os encontros discutirão questões que afetam diretamente a eficiência das operações logísticas e a inserção do Nordeste nas cadeias nacionais e internacionais. Humanização do motorista, aplicação da inteligência artificial, uso estratégico de dados, cabotagem, infraestrutura de transportes, geopolítica e relacionamento com clientes estão entre os assuntos previstos.

Entre os nomes confirmados estão Wlker Lytjery, gestor no Grupo Tombini; Carlos Menchik, professor de logística e supply chain da ESPM; Luis Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC); Juliano Maia, especialista em logística, supply chain e operações; Thiago Bona, CEO da Gobrax; Tiago Fernandes Távora Veras, professor de logística da UPE Campus Salgueiro; Igor Muniz, chief commercial officer da Scan Global Logistics para a América Latina; e Fernando Trigueiro, presidente da Anelog.

A programação também reserva um espaço para o Porto de Suape, no dia 6 de agosto, às 16h30. O tema e o nome do participante ainda serão definidos pela organização.

Pessoas, tecnologia e cabotagem

A programação começa no dia 4 de agosto, às 15h, com Wlker Lytjery, gestor no Grupo Tombini. Ele apresentará o tema “Pessoas no centro da estrada: como a humanização do motorista transforma risco em performance”, com foco na relação entre valorização profissional, segurança nas estradas e desempenho operacional.

Às 16h30, Carlos Menchik, professor de logística e supply chain da ESPM, conduzirá a apresentação “Como a tecnologia está mudando a logística no mundo — uma visão externa das boas práticas de tecnologia aplicada à logística”. O encontro abordará experiências, tendências e ferramentas adotadas em outros mercados, além de suas possíveis aplicações nas operações brasileiras.



O primeiro dia será encerrado às 18h por Luis Fernando Resano, diretor-executivo da ABAC. No painel “Navegando o futuro: cabotagem como motor de competitividade e sustentabilidade”, ele discutirá o papel do transporte marítimo na redução de custos, na diminuição da dependência do modal rodoviário e no aumento da eficiência ambiental da cadeia logística.

IA, dados e desenvolvimento regional

No dia 5 de agosto, a tecnologia aplicada à tomada de decisão será um dos principais eixos da programação. Às 15h, Juliano Maia, especialista em logística, supply chain e operações, apresentará a palestra “Inteligência artificial além do hype: impactos e oportunidades da IA nas operações logísticas e na cadeia de supply”.

O debate abordará as possibilidades de aplicação da inteligência artificial em atividades como planejamento de rotas, previsão de demanda, gestão de estoques, automação de processos, manutenção e análise de riscos.

Às 16h30, Thiago Bona, CEO da Gobrax, conduzirá o encontro “Dados no TRC: como transformar números em decisões para motoristas e gestores”. A apresentação será voltada ao uso de indicadores no transporte rodoviário de cargas e à maneira como as informações operacionais podem contribuir para aumentar a produtividade, reduzir custos e aprimorar a segurança.

Às 18h, Tiago Fernandes Távora Veras, professor de logística da UPE Campus Salgueiro, apresentará o tema “O papel da infraestrutura de transporte no desenvolvimento regional”. O encontro discutirá a relação entre investimentos logísticos, geração de empregos, atração de empresas e fortalecimento das atividades produtivas no interior do Nordeste.

Geopolítica e Suape na Multimodal

A programação do dia 6 de agosto começa às 15h com Igor Muniz, chief commercial officer da Scan Global Logistics para a América Latina. Ele apresentará o painel “Como reduzir os impactos da geopolítica e da sazonalidade nos fretes internacionais da Ásia para o Brasil”.

O tema ganha relevância diante dos efeitos provocados por conflitos internacionais, mudanças nas rotas marítimas, oscilações na disponibilidade de navios e períodos de maior demanda. Esses fatores podem afetar os preços, os prazos e a previsibilidade das importações brasileiras.

Às 16h30, o Porto de Suape ocupará o centro da programação. O nome do participante e o conteúdo da apresentação ainda serão divulgados pela organização. O complexo portuário exerce papel estratégico na expansão logística e industrial do Nordeste e na conexão da região com mercados nacionais e internacionais.

O Conecta Multimodal será encerrado às 18h por Fernando Trigueiro, presidente da Anelog, com a palestra “Gerenciamento das expectativas e percepções dos clientes”. A apresentação tratará da importância da comunicação, da qualidade dos serviços e da previsibilidade das operações para a construção de relacionamentos comerciais duradouros.

Os debates ocorrem em um momento de expansão econômica do Nordeste, impulsionada por uma carteira crescente de investimentos em portos, ferrovias, terminais e centros logísticos. Para transformar esse potencial em ganhos efetivos de competitividade, a região ainda precisa avançar na integração dos modais de transporte, na redução dos entraves regulatórios e na qualificação dos profissionais do setor.

Para o diretor da Multimodal Nordeste, Domenico Carneiro, a capacidade de conectar a infraestrutura existente será decisiva para que os investimentos produzam efeitos permanentes sobre a economia regional.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 14/07/2026

PIAUÍ RECEBE R\$ 100 MI DO BNDES PARA PROCESSAR NÍQUEL E COBALTO NO SEMIÁRIDO

Planta em Capitão Gervásio Oliveira da Piauí Níquel, subsidiária da British Nickel, terá capacidade para 27 mil t de níquel por ano. Operação plena prevista para 2029 mira baterias de veículos elétricos

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Com recursos do BNDES Máquinas e Serviços, a Piauí Níquel Metais S/A vai adquirir máquinas e equipamentos para processar minerais críticos. Operação plena prevista para 2029 mira baterias de veículos elétricos. Foto: Piauí Níquel/Brazilian Nickel/Divulgação

O semiárido do Piauí vai abrigar a primeira planta de processamento de níquel e cobalto de alta pureza do Nordeste, com financiamento de R\$ 100 milhões aprovado pelo BNDES nesta segunda-feira (13). A operação da Piauí Níquel Metais S/A em Capitão Gervásio Oliveira, município

de cerca de 4 mil habitantes a 490 km de Teresina por rodovia, mira a cadeia global de baterias para veículos elétricos e sistemas de energia sustentável.

O projeto já constava no pipeline de minerais estratégicos mapeado pelo Ministério de Minas e Energia no início de 2026, quando o Guia para Investidores Estrangeiros em Minerais Críticos listou a operação piauiense tanto na categoria níquel quanto na de cobalto. A aprovação do crédito pelo BNDES converte o status do empreendimento de “programado” para financiado: os recursos, oriundos da linha BNDES Máquinas e Serviços, vão custear máquinas, equipamentos, sistemas industriais e bens de automação nacionais, além de equipamentos importados sem similar no mercado interno.

Cadeia de suprimentos e escala de produção

A planta terá capacidade para processar 27 mil toneladas de níquel e 900 toneladas de cobalto por ano. O início da produção está previsto para 2028, e a fase operacional plena, para 2029. O produto final é o Precipitado de Hidróxido Misto (MHP), sólido úmido com teor médio entre 48% e 50% de níquel e 2% de cobalto, obtido por purificação e precipitação direta do minério.

O MHP é um intermediário com dois destinos principais: a fabricação de componentes de níquel para baterias de íons de lítio usadas em veículos elétricos e o uso como matéria-prima em aplicações tradicionais do metal, como aços inoxidáveis e ligas especiais. O CEO da Brazilian Nickel, Mark Travers, afirmou que “o mundo precisa, mais do que nunca, diversificar suas cadeias de suprimentos, e o Projeto Piauí Níquel vai posicionar o país como um fornecedor global altamente competitivo e responsável”.

A Piauí Níquel é subsidiária integral da Brazilian Nickel Limited, empresa constituída no Brasil para operar na cadeia de minerais críticos. As negociações com o BNDES foram assessoradas pela Alvarez & Marsal Infra. O plano de negócios da companhia foi um dos selecionados na Chamada Pública para Investimentos em Transformação de Minerais Estratégicos, lançada pelo BNDES e pela Finep em 2025, segundo o presidente do banco, Aloizio Mercadante.

Tecnologia sem barragem de rejeitos

O processo produtivo adotado pela Piauí Níquel é baseado na lixiviação em pilhas, rota tecnológica de baixo carbono que opera com elevada recirculação de água e baixa intensidade energética. A operação dispensa barragens de rejeitos, estrutura associada a desastres ambientais na mineração brasileira, como os de Mariana (2015) e Brumadinho (2019).

A escolha da tecnologia também reduz a geração de resíduos sólidos e as emissões associadas ao processamento do minério. Para o Piauí, o empreendimento adiciona à base produtiva do estado um elo da cadeia de minerais críticos que até então se concentrava na fase de prospecção e mapeamento geológico.

O projeto posiciona Capitão Gervásio Oliveira como polo de processamento mineral no interior do estado, em uma região onde o Serviço Geológico Brasileiro (SGB) já havia identificado mais de 30 ocorrências preliminares de minerais estratégicos na Bacia do Parnaíba, entre eles terras raras, grafita, cobre, manganês e zinco.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/07/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

OPERAÇÃO GRATUIDADE GARANTIDA FISCALIZARÁ CONCESSÃO DE BENEFÍCIOS NO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DA REGIÃO NORTE

Ação da ANTAQ, que ocorre em cinco estados brasileiros, começou hoje (13) e vai até 17/07. Iniciativa verificará o cumprimento das normas que asseguram benefícios aos passageiros



Brasília, 13/07/2026 – Começou hoje a Operação Gratuidade Garantida, realizada pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (SFC/ANTAQ). A ação mobilizará servidores das unidades regionais da Agência em Belém (PA), Manaus (AM), Porto Velho (RO), Santana (AP) e Santarém (PA) a fim de atuarem nos principais pontos de embarque e desembarque de passageiros desses locais, verificando o cumprimento das normas relativas à

concessão de gratuidades tarifárias previstas na legislação dedicada aos idosos, jovens de baixa renda, pessoas com deficiência e crianças de até seis anos incompletos. A fiscalização vai até o dia 17/07.

Os servidores avaliarão o acesso efetivo ao benefício, a transparência dos procedimentos adotados pelas empresas e a observância dos princípios da modicidade tarifária, universalidade, eficiência e adequação do serviço. A meta é fiscalizar a correta concessão do benefício em pelo menos 85% das embarcações sob responsabilidade de cada unidade regional, totalizando 84 ações de fiscalização. Durante as inspeções, as equipes verificarão, entre outros aspectos, o funcionamento dos guichês e pontos de venda, a emissão das gratuidades, a transparência das informações, a disponibilidade de vagas gratuitas e a documentação exigida para a concessão de isenção.

Além das inspeções, os fiscais realizarão entrevistas com usuários beneficiários das gratuidades para identificar eventuais dificuldades na obtenção das passagens, exigências documentais indevidas, cobranças acessórias e restrições operacionais. As equipes também examinarão os bilhetes emitidos na modalidade de gratuidade, verificando a correta identificação do beneficiário, as datas de emissão e da viagem, o trecho concedido, o enquadramento legal do benefício e o cumprimento da cota mínima de vagas por viagem.

Segundo Cleydson Silva, gerente da regional em Belém (PA), “os rios da região norte são as estradas da população. Garantir o direito à gratuidade no transporte aquaviário não é apenas uma questão de cumprimento legal, mas de justiça social e dignidade humana. Queremos entender as reais dificuldades dos usuários e coibir qualquer tipo de restrição descabida”.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 13/07/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

NO PARAGUAI, PAÍSES SUL-AMERICANOS ASSINAM ACORDOS PARA AMPLIAR A CONECTIVIDADE AÉREA

Encontro reúne autoridades do Brasil, Chile, Argentina e do país anfitrião para assinatura de memorando de cooperação para integração do transporte aéreo regional

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participa nesta terça-feira (14), em Assunção, no Paraguai, da assinatura do memorando de entendimento sobre o Acordo de Liberalização Aérea Sul-Americana (Alas), com autoridades da Argentina, Chile e Paraguai.

O memorando Alas estabelece a criação de um grupo de trabalho responsável por elaborar, ao longo dos próximos meses, um plano para a implementação gradual das medidas previstas, respeitando a legislação e os processos internos de cada país. Entre os temas que serão discutidos estão a harmonização de normas, o reconhecimento de certificados e licenças, a facilitação do transporte aéreo e os direitos dos passageiros.

Durante a visita ao país vizinho, também será assinado o memorando de entendimento para alteração de Acordos Bilaterais de Serviços Aéreos bilateral com o Paraguai e a Argentina.

Além da assinatura dos acordos, a programação prevê reuniões entre as delegações dos países participantes e uma coletiva de imprensa conjunta com autoridades brasileiras e paraguaias. O chefe da pasta também se reunirá com representantes do governo paraguaio e da aviação civil da região.

Serviço

O quê: Memorando de Entendimento para alteração de Acordos Bilaterais de Serviços Aéreos bilateral com o Paraguai e a Argentina

Data: Terça-feira, 14 de julho

Horário: 09h15

Local: Aeroporto Internacional Silvio Pettirossi

O quê: Cerimônia oficial de assinatura do Memorando de Entendimento Alas, coletiva de imprensa conjunta e fotografia oficial das delegações

Data: Terça-feira, 14 de julho

Horário: 11h

Local: Palacio de los López

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

Data: 13/07/2026

ESTUDO REALIZADO PELO LABTRANS IDENTIFICA OPORTUNIDADES PARA DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS

Aposta está em tecnologias limpas, eficiência energética e combustíveis de baixo carbono para reduzir emissões, aumentar competitividade e atrair investimentos

com as secretarias nacionais de Portos e de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos, identificou os principais desafios, tendências, oportunidades e iniciativas voltadas à descarbonização do setor. A ideia é reunir informações para orientar futuras ações voltadas à redução das emissões no transporte aquaviário e nas operações portuárias.

Um diagnóstico elaborado pelo LabTrans, da Universidade Federal de Santa Catarina, em cooperação

O estudo serve de subsídio para a construção dos programas nacionais de descarbonização dos portos e da navegação (PND-Portos e PND-Navegação).



Os resultados foram organizados em nove eixos temáticos: Energia e combustíveis alternativos; Eletrificação e onshore power supply (OPS); Infraestrutura portuária e acessos aquaviários e terrestres; Operações, digitalização e eficiência energética; Governança, regulação e financiamento climático; Socioambiental, resiliência e novos negócios verdes; Pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I); Inventários e metas de redução de gases de efeito estufa (GEE); e Transição justa e capacitação profissional.

Resultados do estudo do Labtrans estão organizados em 9 eixos temáticos para descarbonização, como transição justa e capacitação profissional.
Foto: AESCOM/MPor

Como próximo passo, será aberta uma consulta pública para receber contribuições de operadores, entidades do setor, academia, sociedade civil e demais interessados, com o objetivo de complementar os temas e aperfeiçoar a construção do PND-Portos e do PND-Navegação. Os dois programas buscam definir um conjunto de diretrizes voltadas à descarbonização do sistema portuário e da navegação nacional, alinhando o país às metas globais de sustentabilidade da Organização Marítima Internacional.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 13/07/2026

RESPONSÁVEIS POR TRANSPORTAR MERCADORIAS E PASSAGEIROS, HIDROVIAS TAMBÉM GARANTEM ABASTECIMENTO DE COMUNIDADES EM DIFERENTES REGIÕES DO PAÍS

Atualmente, cerca de 20 mil quilômetros de vias navegáveis são utilizadas no Brasil, com potencial para chegar a até 42 mil



Hidrovias têm papel estratégico na matriz de transportes por integrarem diferentes modais, como rodovias e ferrovias, tornando movimentação de cargas mais eficiente.

Em diversas regiões do Brasil, as hidrovias desempenham papel essencial para o transporte de cargas e de passageiros e por movimentar produtos como grãos, fertilizantes, combustíveis, minérios e celulose. Elas também são responsáveis por garantir o abastecimento de alimentos, medicamentos, e outros itens essenciais em comunidades onde o

acesso terrestre é limitado, e contribuem, ainda, para a integração do território e o avanço da logística nacional.

Atualmente, cerca de 20 mil quilômetros de hidrovias são utilizados para a navegação comercial e de passageiros, e o país possui potencial estimado de aproximadamente 42 mil quilômetros de vias navegáveis. Elas também têm papel estratégico na matriz de transportes por integrarem diferentes modais, como rodovias e ferrovias, tornando o deslocamento de cargas mais eficiente.



Para que esses benefícios sejam mantidos por todo ano, e ao longo do tempo, as hidrovias devem passar por diversos serviços. Entre eles estão a dragagem de manutenção, o derrocamento, a sinalização náutica, o balizamento, o monitoramento da via navegável e a manutenção de eclusas. Essas intervenções variam conforme as características e as necessidades de cada trecho, contribuindo para a segurança da navegação e a eficiência do transporte.

Serviços hidroviários

Em algumas hidrovias, os serviços de operação e manutenção podem ser executados por meio da concessão. Nesse modelo, uma empresa é contratada para realizar, por prazo determinado, o conjunto de atividades necessárias para manter a via navegável em condições adequadas de operação.

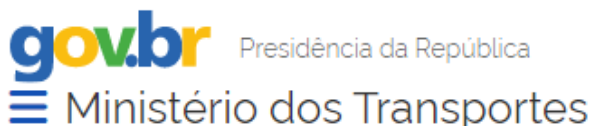
Ao reunir esses serviços em um único instrumento contratual, a concessão estabelece metas de desempenho e níveis de serviço que devem ser cumpridos pelo concessionário, sob fiscalização permanente do poder público.

É importante destacar que a concessão de serviços hidroviários não significa a privatização do rio. Os rios e as hidrovias permanecem como bens públicos. O que é concedido é exclusivamente a prestação dos serviços necessários para garantir a navegabilidade, a segurança da navegação e a disponibilidade da infraestrutura.

O modelo também prevê que ribeirinhos, pescadores e embarcações de passageiros e de turismo continuem utilizando a hidrovia sem cobrança de tarifa. Quando prevista em contrato, a cobrança poderá incidir apenas sobre o transporte comercial de cargas, conforme as regras estabelecidas em cada concessão.

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

Data: 13/07/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

EMISSIONES DE 1ª HABILITAÇÃO CHEGAM A 1,57 MILHÃO; PEDIDOS SOMAM 7,6 MILHÕES PELO APLICATIVO CNH DO BRASIL

Levantamento da Senatran reúne informações sobre requerimentos, habilitações emitidas e demais etapas do processo de formação de condutores no período

O Programa CNH do Brasil contabilizou 7.600.835 requerimentos de primeira habilitação em todo o país entre 9 de dezembro de 2025 e 30 de junho de 2026. Levantamento da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) mostra que, no mesmo período, foram emitidas 1.571.407 Carteiras Nacionais de Habilitação (CNHs).

Ao todo, foram realizados 3.813.196 exames de aptidão física e mental e avaliação psicológica, além de 3.570.467 cursos teóricos de formação de condutores.

Também houve a realização de 1.888.134 exames teóricos, 3.253.798 cursos práticos de direção veicular e 3.092.668 exames práticos de direção. Com isso, foi registrada uma economia de R\$2,3 milhões para os candidatos em razão da gratuidade do curso teórico.

Os números correspondem às etapas do processo de obtenção da primeira carteira de motorista registrados pelos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) e pelo Detran do Distrito Federal.



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

Data: 14/07/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A LIBERALIZAÇÃO AÉREA SUL-AMERICANA: OPORTUNIDADES E DESAFIOS

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

A assinatura do memorando de entendimento para o Acordo de Liberalização Aérea Sul-Americano (Alas), em Assunção, no Paraguai, nesta terça-feira, dia 14, é o tipo de iniciativa que costuma ser subestimada no momento em que acontece e reconhecida apenas anos depois, quando suas consequências já se tornaram irreversíveis. A liberalização do espaço aéreo entre Brasil, Argentina, Paraguai e Chile — inspirada no modelo da União Europeia, onde companhias de qualquer país-membro podem operar livremente em qualquer rota interna do bloco — é, se levada a cabo com seriedade, uma das transformações mais profundas que a aviação comercial sul-americana já viveu. O memorando a ser assinado hoje não é o acordo final; é a decisão política de construí-lo. E isso, na história da integração regional da América do Sul, já é muito.

O modelo europeu que serve de inspiração ao Alas produziu, desde sua implantação progressiva a partir dos anos 1990, uma transformação radical na aviação daquele continente. Antes da liberalização, os preços das passagens intra-europeias eram controlados por acordos bilaterais entre governos, que mantinham as tarifas artificialmente elevadas. Depois, a entrada de operadoras de baixo custo em rotas antes monopolizadas reduziu as tarifas, multiplicou a oferta de voos, conectou cidades secundárias que nunca tinham tido serviço aéreo regular e tornou a mobilidade aérea acessível a uma parcela muito mais ampla da população. A liberalização não foi indolor — companhias menos eficientes sofreram e algumas desapareceram —, mas o resultado líquido foi inequivocamente positivo para o consumidor e para a economia dos países envolvidos.

Para o Brasil, o Alas chega num momento de particular relevância. O setor aéreo doméstico é um oligopólio de três empresas — Latam, Gol e Azul —, cada uma com um histórico recente de dificuldades financeiras e uma dependência de crédito público emergencial para atravessar os recentes períodos de alta do combustível. A abertura controlada do mercado a companhias estrangeiras, mediante reciprocidade, introduziria pressão competitiva que o mercado doméstico brasileiro não conhece há décadas. Isso poderia se traduzir em tarifas menores, especialmente nas rotas mais densas, e em novas opções de conectividade regional com Argentina, Paraguai e Chile,

países com os quais o Brasil mantém relações comerciais e turísticas crescentes e que, hoje, são servidos por um número limitado de rotas internacionais a preços pouco competitivos.

Os riscos do processo são reais e não devem ser minimizados. A abertura do mercado de cabotagem, permitindo que uma companhia argentina voe entre São Paulo e Manaus, por exemplo, é uma mudança de impacto direto sobre as empresas brasileiras, que operam com custos regulatórios, trabalhistas e tributários que seus concorrentes externos não têm. Uma liberalização que não contemple harmonização regulatória efetiva poderia criar assimetrias de competição que prejudicam as companhias nacionais sem beneficiar proporcionalmente o passageiro. É por isso que o Alas prevê um processo gradual, com harmonização de normas, reconhecimento mútuo de certificados e construção progressiva de equivalência regulatória entre os países signatários. Esse cuidado é correto e deve ser mantido ao longo de todo o processo de negociação, sem que a gradualidade se torne pretexto para perpetuar proteções que não se justificam.

O BE News defende que o Alas, para além de seus efeitos sobre o mercado de aviação, é um teste da capacidade da América do Sul de construir uma integração econômica concreta, não apenas declaratória. A região tem um histórico longo de acordos que ficam no papel, de processos que avançam enquanto os governos que os iniciaram estão no poder e são interrompidos quando esses gestores mudam. O grupo de trabalho criado pelo memorando de hoje terá de produzir um plano de implementação nos próximos meses, com cronograma, metas e mecanismos de monitoramento que sobrevivam a eleições nos quatro países signatários. Esse é o verdadeiro teste do Alas: não o entusiasmo do lançamento em Assunção, mas a disciplina da execução quando a agenda política doméstica de cada país começa a criar obstáculos ao processo.

A aviação sul-americana transportou, em 2025, centenas de milhões de passageiros num continente de dimensões comparáveis à Europa. E ofereceu para isso uma fração da conectividade, da oferta de rotas e da competitividade tarifária que o mercado europeu construiu com a liberalização. A distância entre o que é e o que poderia ser é a oportunidade que o Alas se propõe a capturar. Que os governos que assinaram o memorando hoje tenham a determinação de completar o que começaram e que o Brasil, como maior economia do bloco, assume a liderança que o processo exige.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

OPINIÃO – GESTÃO - ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA AMPLIA OPORTUNIDADES PARA A LOGÍSTICA BRASILEIRA



RICARDO ARTÉN
CEO do Porto Itapoá

opinioao@portalbenews.com.br

Quem acompanha o comércio exterior sabe que grandes acordos comerciais costumam atrair a atenção pelo potencial de ampliar mercados e estimular novos negócios. Mas existe um aspecto que nem sempre ganha o mesmo destaque: a capacidade da infraestrutura logística de acompanhar esse movimento. No fim das contas, um acordo pode abrir portas para novas oportunidades, mas é a eficiência da cadeia logística que determina a velocidade com que elas se transformam em resultados.

É sob essa perspectiva que vejo o avanço das negociações entre Mercosul e União Europeia. Embora o acordo ainda dependa da conclusão do processo de ratificação, ele já sinaliza um ambiente de maior integração econômica entre dois importantes blocos comerciais. Para o Brasil, isso representa a possibilidade de ampliar exportações, diversificar mercados, fortalecer a indústria e ampliar a participação das empresas brasileiras nas cadeias globais de valor.

Naturalmente, um cenário como esse desperta o interesse de exportadores, importadores, armadores e operadores logísticos. Afinal, quanto maior a integração entre mercados, maior tende a ser a circulação de mercadorias. Mas esse aumento de fluxo traz consigo uma responsabilidade igualmente importante: garantir que a infraestrutura acompanhe esse crescimento.

Nos últimos anos, o comércio internacional passou por mudanças profundas. A pandemia, as tensões geopolíticas e a reorganização das cadeias globais de suprimentos mostraram que competitividade deixou de estar restrita ao custo de produção. Hoje, a capacidade de entregar um produto com previsibilidade, eficiência e segurança pesa tanto quanto sua qualidade. A logística passou a ocupar um lugar estratégico nas decisões das empresas, influenciando desde a escolha de fornecedores até a definição das rotas utilizadas para acessar mercados internacionais.

Nesse contexto, os portos ganharam ainda maior relevância. Eles deixaram de ser apenas pontos de entrada e saída de cargas, para assumir um papel decisivo na competitividade do comércio exterior. Um terminal eficiente reduz tempos de operação, aumenta a confiabilidade das escalas, melhora a utilização dos ativos logísticos e contribui para diminuir custos ao longo de toda a cadeia. Esses fatores fazem diferença para quem exporta, importa ou depende de uma operação previsível para manter sua competitividade.

Há um ponto que considero essencial nessa discussão. Infraestrutura não pode ser construída quando a demanda já existe. Ela precisa estar pronta antes.

Essa é uma lógica que, muitas vezes, passa despercebida. Diferentemente de outros investimentos, obras de infraestrutura exigem planejamento, licenciamento, engenharia e execução que podem levar anos. Quando um novo fluxo comercial começa a crescer, já é tarde para iniciar esse processo. Os países e os portos que conseguem aproveitar melhor as oportunidades são justamente aqueles que investiram antes, antecipando tendências e preparando sua capacidade operacional para o futuro.

Essa reflexão vale para o acordo entre Mercosul e União Europeia, mas também para qualquer movimento de expansão do comércio internacional. O Brasil reúne condições para ampliar sua presença no mercado global, mas essa capacidade dependerá, em grande medida, da evolução de sua infraestrutura logística. Não basta produzir mais ou acessar novos mercados. É preciso garantir que a carga circule com eficiência, desde a origem até o destino final.

Nesse cenário, investimentos estruturantes fazem toda a diferença. O aprofundamento do canal de acesso da Baía da Babitonga (SC) é um exemplo disso. Ao permitir a operação de embarcações de maior porte, amplia a eficiência das escalas, aumenta a capacidade operacional da região e fortalece a competitividade da logística brasileira. Mais do que beneficiar um terminal específico, trata-se de um projeto que amplia as condições para que toda a cadeia de comércio exterior responda ao crescimento da demanda de forma mais eficiente.

Essa mesma visão orienta as decisões que temos tomado no Porto Itapoá (SC). Os investimentos contínuos em expansão da capacidade operacional, tecnologia, automação e modernização da infraestrutura não são uma resposta a uma demanda imediata. São parte de um planejamento construído com foco no longo prazo, justamente porque acreditamos que a infraestrutura precisa estar preparada antes que as oportunidades se concretizem.

Independentemente do tempo necessário para a entrada em vigor do acordo, uma tendência já está claramente desenhada. O comércio exterior continuará exigindo operações mais eficientes, maior integração entre os diferentes elos da cadeia logística e investimentos capazes de sustentar o crescimento das próximas décadas. O desafio do Brasil não será apenas ampliar sua participação nas correntes internacionais de comércio, mas criar as condições para competir em um ambiente cada vez mais exigente.

Acredito que esse seja o principal legado dessa discussão. Grandes acordos comerciais ampliam possibilidades, aproximam mercados e criam novas oportunidades de negócios. Mas transformar esse potencial em desenvolvimento econômico depende de algo muito concreto: infraestrutura, planejamento e visão de longo prazo. É essa combinação que permitirá ao Brasil fortalecer sua posição no comércio internacional e aproveitar, de forma consistente, as oportunidades que estão sendo construídas hoje.

INDEPENDENTEMENTE DO TEMPO NECESSÁRIO PARA A ENTRADA EM VIGOR DO ACORDO, UMA TENDÊNCIA JÁ ESTÁ CLARAMENTE DESENHADA. O COMÉRCIO EXTERIOR CONTINUARÁ EXIGINDO OPERAÇÕES MAIS EFICIENTES, MAIOR INTEGRAÇÃO ENTRE OS DIFERENTES ELOS DA CADEIA LOGÍSTICA E INVESTIMENTOS CAPAZES DE SUSTENTAR O CRESCIMENTO DAS PRÓXIMAS DÉCADAS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/07/2026

POLÍTICA - VALDEMAR E CUNHA: PGR FOI CONTRA BLOQUEIO DE BENS

Procuradoria não avalizou nenhum dos pedidos da Polícia Federal. Ministro Flávio Dino, do STF, atendeu só o bloqueio de ativos

Do Estadão Conteúdo



Valdemar da Costa Neto, presidente do PL, e Eduardo Cunha, ex-presidente da Câmara dos Deputados são alvos da Operação Transparência

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino determinou o bloqueio de bens do presidente nacional do PL, Valdemar Costa Neto, e do ex-presidente da Câmara Eduardo Cunha, apesar de a Procuradoria- Geral da República

(PGR) ter se manifestado contra a adoção das medidas. As duas decisões ocorreram no âmbito de investigações sobre desvio de emendas parlamentares.

Nos dois casos, a PGR se manifestou contra a aplicação imediata de medidas de busca e apreensão, quebra de sigilo ou indisponibilidade de ativos solicitadas pela Polícia Federal (PF), defendendo a continuidade das investigações e o rastreamento dos recursos públicos sob suspeita.

Nas decisões, o ministro registrou que decidiu “considerar algumas opiniões da douta PGR”, mas acolher em parte os pedidos da PF, determinando a indisponibilidade dos ativos financeiros dos investigados para garantir a possibilidade de restituição do dano ao erário.

Flávio Dino determinou o bloqueio de até R\$ 119 milhões em bens de Valdemar Costa Neto. O ministro argumentou que as medidas patrimoniais são necessárias para a “imediata neutralização financeira” dos lucros ilícitos e para garantir a reparação dos danos causados pelo desvio de dinheiro das emendas.

Segundo a PF, o dirigente do PL utilizou servidores da Câmara dos Deputados para direcionar a ele mesmo recursos herdados do orçamento secreto - caso revelado pelo Estadão em maio de 2021.

No caso de Eduardo Cunha, o valor bloqueado foi de R\$ 6 milhões. Na decisão, Dino afirma que as “evidências reunidas até o momento indicam que 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”.

O posicionamento da PGR foi citado pelas defesas dos dois investigados, que argumentam não haver elementos suficientes para justificar o bloqueio de patrimônio antes da conclusão das apurações.

Operação Transparência



As investigações decorrem da Operação Transparência, da PF, que apura um suposto esquema de direcionamento de emendas parlamentares por pessoas sem mandato eletivo, com utilização da estrutura administrativa da Câmara dos Deputados e de registros formais em nome de parlamentares.

Os investigadores suspeitam que Eduardo Cunha e Valdemar Costa Neto utilizavam a mesma operadora dentro da Câmara dos Deputados para influenciar a destinação de emendas parlamentares.

Valdemar chegou a afirmar que é normal sugerir a aplicação de emendas parlamentares mesmo sem ter um mandato eletivo. “Nós sempre fazemos sugestões dessas emendas. Veja bem, eu tenho o pleito de muitos prefeitos do Brasil”, declarou à CNN.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - MERCADO DE SEGUROS PARA TRANSPORTE DE CARGAS CRESCE 8%

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

Arrecadação chegou a R\$ 6,6 bilhões em 2025, enquanto indenizações cresceram 17,5%; obrigatoriedade de seguros e fiscalização devem ampliar o setor em 2026

SEGUROS EM ALTA

O mercado de seguros para o transporte rodoviário de cargas registrou arrecadação de R\$ 6,6 bilhões em 2025, alta de 8% sobre o ano anterior, segundo a Superintendência de Seguros Privados (Susep). No mesmo período, os sinistros somaram R\$ 3,6 bilhões, um crescimento de 17,5%, refletindo o aumento de acidentes, roubos e furtos.

NOVO CRESCIMENTO PREVISTO

Para 2026, a previsão do setor é de crescimento entre 10% e 12% nos seguros de transporte rodoviário de cargas. O principal vetor regulatório do crescimento é a Lei nº 14.599/2023, que tornou obrigatória a contratação de três seguros para transportadores rodoviários de carga: o RCTR-C, relativo aos danos à carga por acidentes como colisões, tombamentos e incêndios, o RC-DC, contra roubo ou desaparecimento de mercadoria, e o RC-V, para danos materiais e corporais a terceiros durante a operação. A ANTT ampliou o uso de sistemas digitais para cruzar informações de manifestos eletrônicos (MDF-e), documentos fiscais e apólices, identificando inconsistências em tempo real.

Sinistros também aumentam

O crescimento dos sinistros em ritmo superior ao das receitas — 17,5% contra 8% — é o dado que merece atenção do setor: indica que a sinistralidade está pressionando a rentabilidade das seguradoras, o que pode influenciar reajustes de prêmios nos próximos ciclos.

REAJUSTE NOS AEROPORTOS

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) publicou nessa segunda-feira, dia 13, no Diário Oficial da União, os novos tetos das tarifas aeroportuárias dos aeroportos internacionais de Guarulhos e Viracopos, em São Paulo. Os reajustes fazem parte da atualização anual prevista nos contratos de concessão e foram calculados com base no IPCA, acrescido de critérios de produtividade e qualidade previstos nos contratos.

NOVOS TETOS

Em Guarulhos, o reajuste das principais tarifas foi de 6,2722%. O teto da tarifa de embarque doméstico passou para R\$ 35,75; o internacional, para R\$ 68,61; e a tarifa de conexão, para R\$ 16,45 por passageiro. Em Viracopos, o reajuste ficou em 4,7016%. A tarifa máxima de embarque doméstico foi reajustada para R\$ 33,44; a internacional, para R\$ 59,17; e a de conexão, para R\$ 15,40 por passageiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

POLÍTICA - CÂMARA INDICOU R\$ 1,3 BILHÃO EM EMENDAS SEM CITAR AUTORES

Valor é referente apenas a 2025. Estudo divulgado pela Transparência Brasil revela práticas similares ao orçamento secreto

Do Estadão Conteúdo



Três parlamentares do PL aparecem como autores das emendas parlamentares suspeitas: Sóstenes Cavalcante (foto), líder do partido na Câmara, Luiz Carlos Motta e Capitão Alden

A Câmara dos Deputados indicou 1.341 emendas de comissão que totalizam R\$1,3 bilhão sem transparência, similares ao orçamento secreto, sobre quem é o verdadeiro autor apenas em 2025, aponta relatório divulgado pela Transparência Brasil divulgado

nesta segunda-feira, 13.

Esse repasse é informado em atas das reuniões das bancadas partidárias - essas atas, porém, estão indisponíveis para acesso público, em desacordo ao que está previsto na legislação brasileira.

Essas emendas sem autor recebem a assinatura da liderança partidária, sem maiores informações de quem verdadeiramente fez a indicação. Sete partidos fizeram indicações do tipo: PP, União Brasil, Republicanos, PL, Avante, Podemos e Solidariedade. O montante equivale a 16% do total das emendas de comissão.

Boa parte dessas chamadas “emendas de liderança” (R\$ 818,1 milhões) partiu da Comissão de Saúde, dominada pelo PL, partido presidido por Valdemar Costa Neto, que não tem mandato nem como deputado e nem como senador.

Valdemar é acusado de participar de esquema suspeito de desviar R\$ 119 milhões em emendas e teve esse mesmo valor bloqueado em bens por determinação do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino.

Segundo a investigação da Polícia Federal, o dirigente do PL teria utilizado servidores da Câmara dos Deputados para direcionar a ele mesmo recursos herdados do orçamento secreto, caso revelado pelo Estadão em maio de 2021.

Parlamentares suspeitos

O Estadão mostrou que três parlamentares do PL aparecem como autores das emendas parlamentares suspeitas: Sóstenes Cavalcante (RJ), líder do partido na Câmara, Luiz Carlos Motta (SP) e Capitão Alden (BA).

No domingo, 12, Dino determinou o bloqueio dos bens do ex-deputado Eduardo Cunha até o limite de R\$6 milhões, valor que, segundo a PF, o ex-parlamentar teria destinado, por meio de 21 emendas parlamentares, a municípios de Minas Gerais, mesmo sem mandato.

Em 2026, com a exceção do Solidariedade, todos os partidos indicam a chamada “emenda de liderança”, inclusive o PT, do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Até o momento foram R\$ 378,8 milhões de emendas sem identificação dos reais autores.

O mesmo estudo ainda identificou que o processo de execução das emendas de comissão (seja ela de autoria parlamentar devidamente identificada ou do partido) impossibilita a total rastreabilidade



sobre os recursos, da indicação à execução, em razão da ausência de um identificador único para cada indicação de beneficiário final.

E o destino?

Como resultado da falta de transparência, o estudo não conseguiu identificar os entes ou organizações sociais beneficiárias de R\$ 821 milhões em emendas de comissão empenhadas em 2025.

Boa parte desses R\$821 milhões em emendas foi direcionada para execução direta, majoritariamente para a Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf), o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (Dnocs) - essas duas chamadas que o estudo aponta que são conhecidas como “estatais do Centrão” - e as superintendências regionais do Ministério da Agricultura e Pecuária.

Emendas de comissão são recursos indicados pelas comissões da Câmara e do Senado no Orçamento da União. Após o fim do orçamento secreto, elas cresceram e herdaram o esquema. O governo libera o dinheiro, mas o nome do parlamentar que indicou a verba não aparece.

No fim de 2024, o ministro Flávio Dino determinou o bloqueio das emendas de comissão e a adoção de regras de transparência, entre elas a obrigatoriedade da identificação nominal dos parlamentares responsáveis por cada indicação.

Nas decisões mais recentes, Dino reforçou que a indicação de uma emenda pode ser apresentada por uma liderança partidária, mas essa formalidade não dispensa a Câmara de identificar quem é o parlamentar responsável por cada repasse.

Orçamento secreto

O ministro afirmou que o Congresso deve registrar, de forma individualizada, o nome do deputado que negociou e solicitou o envio da verba, e não apenas o da liderança que protocolou a indicação.

O estudo da Transparência Brasil, porém, indica que as emendas de comissão continuam funcionando com “lógica semelhante” ao orçamento secreto. “Ainda persiste elevado grau de opacidade sobre as emendas de comissão e que, dentre esses recursos, as indicações atreladas às lideranças operam com lógica semelhante ao extinto orçamento secreto. Ressalta-se que em 2022 o Supremo Tribunal Federal considerou as emendas do relator-geral do orçamento inconstitucionais, e desde então até 2025 o volume pago em emendas de comissão cresceu 68 vezes”, diz o estudo.

Diferentemente do que acontece na Câmara, o Senado informa o parlamentar autor para todas as suas emendas de comissão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/07/2026

POLÍTICA - SEM TRANSPARÊNCIA, ESTADO DE MOTTA RECEBEU 43% DE EMENDAS

Quase metade das chamadas ‘emendas de liderança’ do Republicanos teve como destino em 2025 a Paraíba, reduto eleitoral do presidente da Câmara

Do Estadão Conteúdo

A Paraíba, Estado do presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos), recebeu quase a metade (43%) de todas as “emendas de liderança”, que funcionam de forma similar ao orçamento secreto, indicadas pelo Republicanos em 2025, aponta estudo feito pela Transparência Brasil divulgado nesta segunda-feira, 13.

O relatório da Transparência Brasil identificou 260 repasses de emendas de comissão assinadas pela liderança partidária - sem identificar o autor parlamentar - feitas pelo Republicanos, partido de Motta, totalizando R\$ 218,4 milhões. Procurado, o presidente da Câmara ainda não se manifestou.



Hugo Motta, presidente da Câmara, protestou publicamente contra a decisão do ministro Flávio Dino de bloquear bens de investigados por desvio de emendas

Desses R\$ 218,4 milhões, R\$ 95,1 milhões foram repassados para o Estado da Paraíba em 84 diferentes emendas.

O estudo da Transparência Brasil identificou R\$1,3 bilhão repassados por meio dessas emendas sem autor informado, que apenas recebem a assinatura da liderança partidária, sem maiores informações de quem verdadeiramente fez a indicação.

Esse repasse é feito nas emendas de comissão, que são recursos indicados pelas comissões da Câmara e do Senado no Orçamento da União. Após o fim do orçamento secreto, elas cresceram e herdaram o esquema. O governo libera o dinheiro, mas o nome do parlamentar que indicou a verba não aparece.

O estudo da Transparência Brasil indica que as emendas de comissão continuam funcionando com “lógica semelhante” ao orçamento secreto e ainda identificou que o processo de execução das emendas de comissão (seja ela de autoria parlamentar devidamente identificada ou do partido) impossibilita a total rastreabilidade sobre os recursos, da indicação à execução, em razão da ausência de um identificador único para cada indicação de beneficiário final.

Codevasf

Um dos exemplos mencionados no estudo envolve um empenho no valor de R\$ 10,5 milhões para Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf) cujo favorecido é a empresa Comercial e Construtora Fenix LTDA, atendendo a indicação feita por Motta.

“O campo de detalhamento do gasto do documento mostra tratar-se de recurso para pavimentação na área de atuação da 13ª superintendência da Codevasf, mas não há qualquer menção aos municípios beneficiários”, aponta o estudo. Isso impossibilita descobrir quem seriam os beneficiários finais.

O tema voltou à discussão pública na semana passada após o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino determinar, na sexta-feira, 10, o bloqueio de R\$ 119 milhões em bens do presidente do PL, Valdemar Costa Neto. Valdemar é acusado de participar de esquema suspeito de desviar R\$ 119 milhões em emendas.

Segundo a investigação da Polícia Federal, o dirigente do PL teria utilizado servidores da Câmara dos Deputados para direcionar a ele mesmo recursos herdados do orçamento secreto, caso revelado pelo Estadão em maio de 2021.

O Estadão mostrou que três parlamentares do PL aparecem como autores das emendas parlamentares suspeitas: Sóstenes Cavalcante (RJ), líder do partido na Câmara, Luiz Carlos Motta (SP) e Capitão Alden (BA).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

POLÍTICA - “MUITA GENTE ESTÁ SEM DORMIR”, DIZ SENADOR

Do Estadão Conteúdo

O senador Renan Calheiros (MDB-AL) afirmou no domingo que o ex-deputado e presidente do Partido Liberal (PL), Valdemar Costa Neto, tinha conhecimento das relações “tóxicas” do deputado federal e ex-presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), antes da operação da Polícia Federal

(PF) que investiga o envolvimento indevido de Valdemar com direcionamento de emendas parlamentares.

A ex-assessora de Lira, Mariângela Fialek, conhecida como Tuca, é acusada pela PF de operar o esquema de repasses irregulares de emendas parlamentares no qual o presidente do PL e o ex-deputado Eduardo Cunha estariam envolvidos. Lira é rival de Calheiros em Alagoas.

“Não foi falta de aviso. Valdemar Costa Neto sabia da proximidade tóxica com Arthur Lira. Não é o primeiro, nem será o último que entra pelo cano com os malfeitos no orçamento. A assessora, conhecida por Tuca, é nitroglicerina. Muita gente está sem dormir”, escreveu o senador em seu perfil no X.

O nome de Tuca aparece nas investigações como uma das responsáveis pela interlocução e operacionalização de demandas relacionadas às emendas.

A declaração vem depois de o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino determinar o bloqueio de bens de Valdemar Costa Neto e de Eduardo Cunha no âmbito das investigações sobre o suposto direcionamento de recursos de emendas parlamentares por agentes sem mandato. Segundo as apurações, o dirigente do PL teria sido beneficiado por indicações de verbas federais mesmo sem ocupar cargo eletivo.

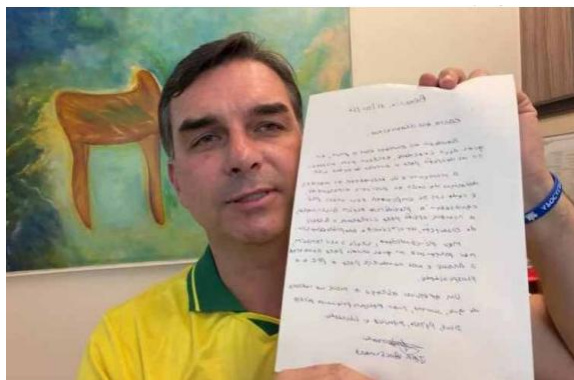
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

POLÍTICA - “LIDERANÇA NÃO SE HERDA”, DIZ CAIADO SOBRE CARTA DE BOLSONARO

Pré-candidato à presidência volta a cutucar Flávio Bolsonaro após ele ler comunicado de seu pai pedindo voto de confiança no filho

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Após visitar seu pai, Flávio Bolsonaro leu a carta em uma live. Jair Bolsonaro diz que o filho é seu porta-voz

O pré-candidato à Presidência Ronaldo Caiado (PSD) ironizou a carta assinada pelo ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) em apoio à candidatura do filho, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), ao Palácio do Planalto.

“Flávio Bolsonaro, 45 anos, leu uma carta do pai ao vivo pra dizer que está pronto para ser presidente”, comentou o ex-governador de Goiás, acrescentando que “liderança não se herda, se demonstra”.

A manifestação foi publicada nas redes sociais após Flávio ler, durante uma transmissão ao vivo, a carta escrita pelo pai. No documento, Bolsonaro pede que seus apoiadores deixem “diferenças de lado” e se unam em torno da pré-candidatura do filho.

Segundo Caiado, o eleitor espera que um presidente tenha capacidade de tomar decisões por si mesmo “nos momentos mais duros.”

“O eleitor não quer um presidente que precise de aval constante de outra liderança; quer alguém capaz de conduzir o País por conta própria. Pense numa crise envolvendo Venezuela, Bolívia ou Argentina. Nesse momento, ninguém pode ter dúvida sobre quem manda, muito menos imaginar que o presidente precisa primeiro ouvir alguém antes de agir”, escreveu.

A carta, chamada de “Carta aos Brasileiros”, assim como a que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva divulgou em 2002, foi lida após uma visita do senador ao ex-presidente, que cumpre prisão domiciliar depois de ser condenado por liderar a tentativa de golpe de Estado.

Nela, Bolsonaro apresenta Flávio como seu porta-voz e reforça apoio à candidatura do filho. “O momento é de arregaçar as mangas, deixarmos de lado as possíveis diferenças, e cada um se empenhar pelo nosso pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro, a melhor opção para livrarmos o Brasil da corrupção, violência e empobrecimento”, escreveu Jair Bolsonaro.

A mensagem é uma tentativa de silenciar as divergências nos bastidores da legenda e forçar o alinhamento de lideranças que, receosas com o desgaste da pré-campanha, têm evitado o alinhamento público com Flávio.

No mês passado, a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) divulgou um vídeo com críticas ao enteado em meio a divergências entre os dois sobre a aliança eleitoral no Ceará, deflagrando uma crise que levou à renúncia de Michelle da presidência do PL Mulher e ao afastamento de publicações nas redes sociais.

Covarde

Em outra frente de conflito no bolsonarismo, o deputado federal Zé Trovão (PL-SC) disse que Bolsonaro foi “covarde” ao ter permanecido em silêncio após a derrota na eleição presidencial em 2022. Dois filhos do ex-presidente foram a público criticar a declaração nas redes sociais.

Flávio também vive desgaste envolvendo sua relação com Daniel Vercaro, dono do Banco Master, com quem negociou o recebimento de dinheiro para financiar o filme sobre a trajetória política do pai, e com aliados que se tornaram alvos da Polícia Federal.

O ex-prefeito de Belford Roxo (RJ) Márcio Canella (União), para quem Flávio pediu votos ao Senado, foi preso pela Polícia Federal com um fuzil de uso restrito. Os ex-deputados estaduais Rodrigo Bacellar (União-RJ) e TH Joias (MDB-RJ), aliados do PL no Rio, foram presos por suspeita de envolvimento com o Comando Vermelho (CV).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

POLÍTICA - DAMARES DEFENDE MICHELLE E REAGE A ATAQUES

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A senadora Damares Alves (Republicanos-DF) fez um pedido público de pacificação entre a direita, levantou suspeitas sobre financiamento de ataques contra políticos conservadores como ela e defendeu a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro, sua principal aliada.

A senadora fez as de clarações em discurso no plenário do Senado nesta segunda-feira, 13. Ela disse ter recebido, nas últimas semanas, “ataques à honra, à moral, à imagem”. “E ataques vindo de pessoas que eu considerava aliadas”, afirmou.

Segundo a senadora, a Advocacia do Senado se colocou à disposição dela, porque algumas mensagens teriam configurado violência política de gênero. A equipe de Damares já estaria fazendo uma peça jurídica sobre isso. “É dessa forma que a gente se protege.”

“Querida dizer para esse exército da direita: parem de atacar os seus soldados. Não é dessa forma que vocês vão mostrar para o Brasil que é muito bom ser conservador, não. Tem muita gente rejeitando a nossa proposta, porque estão dizendo: ‘É isso que é ser conservador? Atacar seu próprio soldado, atacar seu próprio exército?’”, disse Damares.

Ela ainda levantou suspeitas sobre uma suposta coordenação desses ataques. “E aqui fica a grande pergunta: quem está financiando tudo isso? A quem interessa essa fragilidade da direita? Será que tem dinheiro envolvido nesses ataques todos?”, questionou.

Em seguida, Damares voltou a defender a amiga Michelle. “Estou aqui, amiga, enquanto eu tiver força, para dizer para o Brasil que você é uma mulher digna”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

TRANSPORTES – PORTOS - ANTAQ AUTORIZA APM A OPERAR E RECEBER NAVIOS INTERNACIONAIS EM SUAPE

Terminal poderá movimentar cargas e receber navios estrangeiros de forma parcial, enquanto aguarda a conclusão da dragagem para operar em capacidade plena

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Além de autorizar o início das operações, a Antaq habilitou o terminal para o tráfego internacional. Com isso, a APM Terminals Suape poderá receber embarcações estrangeiras

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou o início da operação parcial do Terminal de Uso Privado (TUP) da APM Terminals Suape, em Ipojuca (PE). A decisão permite que a empresa inicie a movimentação e a armazenagem de carga geral e containerizada, respeitando o limite do calado atualmente disponível, de 14 metros.

A autorização foi concedida após a agência considerar que o terminal atende às condições necessárias para a realização das operações portuárias, conforme as características previstas no projeto, as exigências dos órgãos competentes e o Contrato de Adesão nº 37/2014, além de seu segundo termo aditivo.

Além de autorizar o início das operações, a Antaq habilitou o terminal para o tráfego internacional. Com isso, a APM Terminals Suape poderá receber embarcações estrangeiras, desde que as operações sejam compatíveis ao calado disponível atualmente.

A agência informou que a habilitação integral para o tráfego internacional será concedida após a conclusão da dragagem do terminal, quando o canal atingir a cota final de 15,5 metros DNH. Para isso, a empresa deverá apresentar os relatórios de batimetria homologados pela Autoridade Marítima.

Conclusão da dragagem

Segundo a Antaq, as duas decisões dependem da conclusão das obras de dragagem. A agência também convalidou as operações realizadas antes da emissão da habilitação para o tráfego internacional.

Apesar da autorização para o início das atividades, a empresa permanece obrigada a cumprir todas as normas de segurança e os requisitos estabelecidos pelos órgãos competentes, especialmente aqueles relacionados à Marinha do Brasil, ao Corpo de Bombeiros e aos órgãos ambientais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - GOVERNO ENQUADRA DRAGAGEM DO PORTO DE PARANAGUÁ NO REIDI

Projeto de R\$ 1,2 bilhão terá suspensão de PIS e Cofins para reduzir custos e viabilizar obras no acesso ao porto

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Além de autorizar o início das operações, a Antaq habilitou o terminal para o tráfego internacional. Com isso, a APM Terminals Suape poderá receber embarcações estrangeiras

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou o início da operação parcial do Terminal de Uso Privado (TUP) da APM Terminals Suape, em Ipojuca (PE). A decisão permite que a empresa inicie a movimentação e a armazenagem de carga geral e containerizada, respeitando o limite do calado atualmente disponível, de 14 metros.

A autorização foi concedida após a agência considerar que o terminal atende às condições necessárias para a realização das operações portuárias, conforme as características previstas no projeto, as exigências dos órgãos competentes e o Contrato de Adesão nº 37/2014, além de seu segundo termo aditivo.

Além de autorizar o início das operações, a Antaq habilitou o terminal para o tráfego internacional. Com isso, a APM Terminals Suape poderá receber embarcações estrangeiras, desde que as operações sejam compatíveis ao calado disponível atualmente.

A agência informou que a habilitação integral para o tráfego internacional será concedida após a conclusão da dragagem do terminal, quando o canal atingir a cota final de 15,5 metros DNH. Para isso, a empresa deverá apresentar os relatórios de batimetria homologados pela Autoridade Marítima.

Conclusão da dragagem

Segundo a Antaq, as duas decisões dependem da conclusão das obras de dragagem. A agência também convalidou as operações realizadas antes da emissão da habilitação para o tráfego internacional.

Apesar da autorização para o início das atividades, a empresa permanece obrigada a cumprir todas as normas de segurança e os requisitos estabelecidos pelos órgãos competentes, especialmente aqueles relacionados à Marinha do Brasil, ao Corpo de Bombeiros e aos órgãos ambientais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

TRANSPORTES – PORTOS - SANTOS REALIZA PRIMEIRO ABASTECIMENTO COM ETANOL DE PORTA-CONTÊNERES TRANSOCEÂNICO

Navio da CMA CGM recebeu 500 toneladas de etanol em operação pioneira, viabilizada por empresas da cadeia logística e de combustíveis

Do CÁSSIO LYRA redacao.jornal@redebenews.com.br



O Porto de Santos (SP), o maior do país, foi palco do primeiro abastecimento com etanol de um navio porta-contêineres transoceânico em território brasileiro. O marco, ocorrido no domingo (12), coloca o Brasil na rota dos combustíveis de baixo carbono e consolida o principal porto nacional como um polo desse tipo de operação, reforçando estratégias voltadas a novas matrizes energéticas.

A operação foi realizada no porta-contêineres CMA CGM Iron. A embarcação é equipada com

motor tri-combustível, certificado para operar com etanol, metanol e óleo diesel

A operação foi realizada no domingo (12) no porta-contêineres CMA CGM Iron, com capacidade para 13 mil TEU. A embarcação é equipada com motor tri-combustível, certificado para operar com etanol, metanol e óleo diesel. Após deixar Santos, o navio seguirá para o Porto de Paranaguá e, posteriormente, para o Sri Lanka.

Além da CMA CGM, a iniciativa contou com a participação da Copersucar, Bunker One, Santos Brasil, Ageo Terminais e Everllence. A Copersucar forneceu o etanol produzido a partir da cana-de-açúcar; a Ageo foi responsável pela armazenagem; e a Bunker One realizou a transferência do combustível diretamente para o navio.

Segundo o head de Operações do Grupo Bunker One na América Latina, o navio recebeu 500 toneladas de etanol, o equivalente a cerca de 635 metros cúbicos, com vazão média de 150 m³ por hora.

“Os procedimentos operacionais foram desenhados a quatro mãos. É um plano homologado pela Marinha e pela Autoridade Portuária, o que possibilitou a realização da operação com total segurança, sem impactar o cronograma do navio. Sabemos que embarcações desse porte têm janelas curtas nos portos e não queríamos interferir na operação (do navio)”, afirmou.

O presidente da Copersucar, Tomás Manzano, destacou que a operação no Porto de Santos pode abrir caminho para novos projetos de descarbonização. “O etanol brasileiro é uma solução pronta para aplicação, com redução significativa na intensidade de carbono”, disse.



O abastecimento envolveu o transporte do etanol até o Porto de Santos, sua armazenagem em infraestrutura dedicada e a transferência para o navio por meio de uma barça

O abastecimento exigiu uma logística integrada, envolvendo o transporte do etanol até o Porto de Santos, sua armazenagem em infraestrutura dedicada e a transferência para o navio por meio de uma barça especializada. Todo o processo seguiu padrões internacionais de segurança e contou com o apoio de autoridades responsáveis pelos aspectos regulatórios e operacionais.

“É um trabalho que vem sendo desenvolvido há cerca de dois anos, envolvendo diversos agentes da cadeia para viabilizar essa logística”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

TRANSPORTES – PORTOS - CMA CGM VÊ SANTOS COMO FUTURO POLO DE COMBUSTÍVEIS RENOVÁVEIS PARA NAVIOS

Companhia diz que abastecimento pioneiro com etanol faz parte de um plano de longo prazo para ampliar o uso de energias de menor emissão de carbono no transporte marítimo

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A operação inédita de abastecimento com etanol do porta-contêineres CMA CGM Iron no Porto de Santos integra uma estratégia mais ampla da armadora francesa para ampliar o uso de combustíveis de menor emissão de carbono e desenvolver a infraestrutura necessária à transição energética do transporte marítimo. Em material distribuído à imprensa, a companhia afirma que a iniciativa posiciona o Porto de Santos como um futuro polo de abastecimento de combustíveis marítimos de baixo carbono na América do Sul.



A CMA CGM afirma que a operação no navio posiciona o Porto de Santos como um futuro polo de abastecimento de combustíveis marítimos de baixo carbono na América do Sul

Segundo a empresa, o maior complexo portuário brasileiro reúne condições favoráveis para atender a essa demanda por concentrar grande volume de cargas, receber serviços das principais rotas internacionais e estar próximo de uma cadeia consolidada de produção de biocombustíveis. Na avaliação da armadora, esses fatores permitirão conectar a oferta brasileira de combustíveis renováveis ao mercado

global de navegação.

A CMA CGM também relaciona essa estratégia à aquisição da Santos Brasil, concluída em 2025. De acordo com a companhia, o investimento faz parte de um planejamento de longo prazo voltado ao fortalecimento da infraestrutura portuária e ao desenvolvimento de soluções capazes de acompanhar a descarbonização do setor marítimo.

A iniciativa está alinhada às metas ambientais do grupo. A armadora pretende alcançar a neutralidade de carbono até 2050 e prevê operar cerca de 200 navios porta-contêineres aptos a utilizar combustíveis de baixo carbono até 2031.

“Ao lado de nossos parceiros, demonstramos que a inovação pode sair do laboratório e chegar às operações marítimas reais. A certificação do nosso primeiro navio com motor tricombustível representa um importante marco tecnológico para a CMA CGM. Ela abre caminho para o uso mais amplo de combustíveis de menor intensidade de carbono e nos oferece novas alternativas para acelerar a descarbonização de nossas operações de transporte marítimo”, afirmou a vice-presidente executiva de Ativos e Operações da CMA CGM, Christine Cabau Woehrel.

A Copersucar, fornecedora do etanol utilizado na operação, também avalia que a iniciativa demonstra a capacidade da cadeia brasileira de atender ao mercado marítimo internacional.

“Esta operação demonstra a capacidade da Copersucar de conectar produção, logística e mercado para viabilizar soluções bioenergéticas em escala. Mais do que um abastecimento pioneiro, estamos construindo as condições para que o etanol passe a integrar, de forma competitiva, a matriz energética da navegação”, afirmou o presidente da empresa, Tomás Manzano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

TRANSPORTES – PORTOS - NOVA GERAÇÃO DE NAVIOS ACELERA USO DE COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O abastecimento realizado no Porto de Santos reflete uma transformação que começa a ganhar escala na navegação internacional. Com a entrada em operação de embarcações preparadas para utilizar combustíveis alternativos, armadores e fornecedores ampliam os investimentos em soluções voltadas à redução das emissões de gases de efeito estufa.

O CMA CGM Iron integra essa nova geração de navios. Entregue em 2025, ele é o primeiro de uma série de 12 porta-contêineres com capacidade para 13 mil TEU equipados com motor tricombustível certificado para operar com etanol, metanol e óleo diesel. Segundo a fabricante Everlence, trata-se do primeiro motor desse tipo certificado para uso comercial.

A Bunker One estima que atualmente cerca de 70 embarcações da frota mundial já estejam aptas a operar com metanol e, conseqüentemente, com etanol. A expectativa da empresa é de que outros 400 navios sejam entregues pelos estaleiros nos próximos anos preparados para utilizar combustíveis não fósseis.

“Essa operação pode ser considerada um marco na transição energética da indústria marítima em escala mundial, que começa a se adaptar para este modelo. Atualmente, aproximadamente 70 navios da frota global podem ser abastecidos com metanol e, conseqüentemente, com etanol. Mas a previsão é que, nos próximos anos, outras 400 embarcações saiam dos estaleiros aptas a navegar com um combustível não fóssil”, afirmou o CEO da Bunker One, Flavio Ribeiro

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - GOVERNO ACELERA ACORDO PARA VOTAR A MP DO FRETE APÓS PROTESTOS DE CAMINHONEIROS

Líder do governo no Congresso afirma que entendimento com a oposição prevê ajustes no texto e vetos para evitar que a medida provisória retorne à Câmara

Do Estadão Conteúdo



Nesta segunda-feira, houve manifestações de caminhoneiros no Porto de Santos e em outras localidades, mas sem bloqueios de rodovias ou interrupção das operações logísticas

O líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues (PT-AP), afirmou nesta segunda-feira, 13, que há um “acordo avançado” entre governo e oposição para destravar a Medida Provisória do Frete e que a proposta

poderá ser votada pelo Senado até quarta-feira, 15. A declaração ocorre após caminhoneiros promoverem mobilizações em diferentes pontos do País para pressionar pela aprovação da medida, incluindo uma manifestação nas proximidades do Porto de Santos. Segundo o senador, o entendimento deve reduzir o risco de ampliação do movimento.

A mobilização foi convocada pela Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava), que orientou caminhoneiros autônomos a não iniciarem viagens enquanto aguardam uma definição do Senado sobre a proposta. Nesta segunda-feira, houve manifestações em diferentes localidades, mas sem bloqueios de rodovias ou interrupção das operações logísticas. No Porto de Santos, um protesto reuniu caminhoneiros na região da Alemoa, sem impedir o acesso ao complexo portuário.

“Chegamos a um bom acordo para a votação. Vou comunicar sobre esse acordo ao presidente do Senado, Davi Alcolumbre, e a nossa expectativa é colocar a MP em apreciação amanhã (terça-feira, dia 14)”, disse Randolfe a jornalistas, no Senado. “Creio que não subsistirá mais razão para qualquer tipo de paralisação, porque tivemos uma reunião produtiva.”

Participaram da reunião representantes do governo e parlamentares da oposição, entre eles os senadores Tereza Cristina (PP-MS) e Jaime Bagattoli (PL-RO).

Segundo Randolfe, o entendimento prevê ajustes de redação em alguns dispositivos da medida provisória e o compromisso do Palácio do Planalto de vetar trechos específicos para evitar que o texto retorne à Câmara dos Deputados. Um dos dispositivos que deverão ser vetados trata da anistia a multas aplicadas a caminhoneiros e transportadores por bloqueios de rodovias realizados após as eleições de 2022.



“Esse certamente vai ser o objeto de veto”, afirmou. O senador disse ainda que o governo assumiu o compromisso de preservar o texto aprovado pelos deputados, já que a medida provisória perde a validade na quinta-feira, 16, caso não seja votada pelo Congresso.

Outro ponto discutido durante a negociação foi o piso mínimo do frete. De acordo com Randolfe, o acordo mantém o princípio da política de preços, mas sem estabelecer valores diretamente na medida provisória, em linha com entendimento do Supremo Tribunal Federal (STF).

“Podemos ter estabelecimento de piso sem ter necessariamente o estabelecimento do valor”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - CAMINHONEIROS FAZEM MOBILIZAÇÃO, MAS SEM IMPACTO NAS RODOVIAS E NO PORTO DE SANTOS

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

A paralisação convocada por caminhoneiros autônomos para pressionar o Senado a votar a Medida Provisória (MP) do Frete teve adesão limitada nesta segunda-feira (13) e não provocou bloqueios de rodovias nem prejuízos às operações logísticas.

O movimento foi convocado pela Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava). A entidade orientou os motoristas a suspenderem o início de viagens enquanto aguardavam uma definição sobre a inclusão da proposta na pauta do Senado.

Em Santos, cerca de 70 caminhoneiros participaram de uma manifestação na Rua Augusta Scaraboto, na região da Alemoa. A Polícia Militar acompanhou o ato, que transcorreu de forma pacífica e sem interrupção da circulação de veículos.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que as operações ocorreram normalmente durante todo o dia. Segundo a administração do porto, houve apenas um bloqueio parcial no acesso ao complexo portuário nas primeiras horas da manhã, por menos de uma hora, com liberação da passagem mediante solicitação.

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) também informou que não registrou interdições nas rodovias federais durante a mobilização.

Os caminhoneiros pressionam pela aprovação da chamada MP do Frete, aprovada pela Câmara dos Deputados em junho e que precisava ser analisada pelo Senado até esta quinta-feira (16) para não perder a validade. Entre outros pontos, a medida endurece a fiscalização do cumprimento do piso mínimo do frete e estabelece penalidades para empresas que descumprirem a tabela definida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - PEDÁGIO ELETRÔNICO NO SAI COMEÇA A OPERAR EM 1º DE AGOSTO

Sistema free flow substitui praças físicas na Anchieta e Imigrantes; cobrança será automática e dividida nos dois sentidos

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O pedágio eletrônico no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) começa a operar à meia-noite de 1º de agosto, substituindo as praças físicas por pórticos com identificação automática de veículos. A cobrança será feita sem necessidade de parada.

A homologação do sistema foi realizada pela Artesp após testes conduzidos em junho, quando os pórticos instalados na Rodovia dos Imigrantes (km 29) e na Via Anchieta (km 33) registraram a passagem de 2,5 milhões de veículos. Desse total, 76% eram veículos de passeio e 24% comerciais.



Com o novo modelo, a tarifa passa a ser cobrada nos dois sentidos das rodovias. O valor total segue o mesmo (R\$ 40,60), dividido em R\$ 20,30 na descida e R\$ 20,30 na subida

placas (OCR). Entre os veículos comerciais, 93% utilizavam tag, enquanto entre os de passeio o índice foi de 71%.

Entre os veículos identificados, 77% possuíam tagativa e tiveram a cobrança reconhecida automaticamente. Os demais foram identificados por meio de leitura de

Com o novo modelo, a tarifa passa a ser cobrada nos dois sentidos das rodovias. O valor total permanece o mesmo (R\$ 40,60), dividido em R\$ 20,30 na descida e R\$20,30 na subida.

Motoristas com tag continuarão tendo a cobrança automática. Já os que não possuem o dispositivo terão prazo de até 30 dias para pagamento por canais digitais, mediante consulta pela placa do veículo. O pagamento poderá ser feito via Pix ou cartão de crédito.

Durante a transição, as estruturas das praças de pedágio serão mantidas temporariamente para apoio operacional. A Operação Comboio em caso de neblina segue no modelo atual até a implementação de um novo formato, ainda em avaliação.

A mudança também inclui a adaptação das estruturas operacionais e a realocação de funcionários das praças de pedágio para outras funções.

Orientação aos usuários

Paralelamente à fase de testes, a Ecovias Imigrantes iniciou uma campanha de comunicação e orientação aos usuários sobre o funcionamento do novo modelo de pedágio eletrônico. A iniciativa inclui conteúdos digitais, sinalização nas rodovias, painéis de mensagens variáveis e ações educativas, além da divulgação nos canais oficiais da concessionária, como Instagram, X e site institucional.

Para apoiar os motoristas durante a transição, a concessionária disponibilizou uma página com informações sobre o sistema, formas de pagamento, funcionamento da tecnologia e perguntas frequentes.

O conteúdo está disponível em www.ecoviasimigrantes.com.br/pedagioeletronico.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT APRESENTA PROPOSTAS DE REVISÃO DO CONTRATO DA ECOVIAS DO ARAGUAIA

Projeto avalia ajustes em obras, cronograma de investimentos e intervenções em trechos urbanos das BR-153, BR-080 e BR-414; participação popular segue aberta até 31 de julho

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou, nos dias 7 e 9 de julho, as sessões presenciais da Audiência Pública nº 009/2026 para discutir a primeira revisão quinquenal do contrato

de concessão da Ecovias do Araguaia. Os encontros ocorreram em Gurupi (TO) e Anápolis (GO) e reuniram representantes da sociedade, autoridades e usuários da rodovia para debater a proposta de atualização do contrato.

A revisão abrange a concessão de 850,7 quilômetros das rodovias BR-153, BR-080 e BR-414, administradas pela Ecovias do Araguaia. Prevista contratualmente, a revisão quinquenal tem como objetivo avaliar os cinco primeiros anos da concessão e promover ajustes em investimentos, indicadores de desempenho, frentes operacionais e demais obrigações contratuais, considerando as avaliações técnicas elaboradas pela ANTT com base no acompanhamento regulatório realizado desde o início da concessão.

Entre as principais mudanças apresentadas está a proposta de transferência do dispositivo de retorno localizado no km 444+122 da BR-153, conhecido como Trevo da Havan, para o km 435+000, na região do Jardim Promissão, em Anápolis. O projeto também contempla intervenções no entroncamento das rodovias BR-060 e BR-153.

A proposta abrange ainda a atualização do cronograma de obras previsto no Programa de Exploração da Rodovia (PER), em razão de atrasos no processo de licenciamento ambiental. Também estão previstas melhorias nos perímetros urbanos de Gurupi e de Aliança do Tocantins, incluindo a implantação de vias marginais no trecho duplicado da BR-153.

A sessão realizada em Gurupi contou com a participação de 58 pessoas, sendo 11 inscritas para manifestações orais. Já em Anápolis, participaram 53 pessoas, das quais oito apresentaram contribuições durante o encontro. As contribuições podem ser encaminhadas por meio do sistema ParticipANTT até o próximo dia 31 de julho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - BRASIL E PAÍSES VIZINHOS ASSINAM MEMORANDO PARA INTEGRAÇÃO AÉREA

Acordo com Paraguai, Argentina e Chile busca permitir no futuro que companhias estrangeiras realizem voos domésticos em outro país mediante reciprocidade

Do Estadão Conteúdo



O memorando que será assinado nesta terça-feira vai estabelecer o reconhecimento de certificados e licenças, direitos dos passageiros e respeitando às normas dos países

Brasil, Paraguai, Argentina e Chile assinam nesta terça-feira, 14, em Assunção, um memorando de entendimento para avançar na criação do Acordo de Liberalização Aérea Sul-Americana (Alas).

O documento determina a formação de um grupo de trabalho encarregado de elaborar, nos próximos meses, um plano para a implementação gradual das medidas de integração do transporte aéreo entre os países.

Entre os temas indicados estão a harmonização de normas, o reconhecimento de certificados e licenças, a facilitação do transporte aéreo e os direitos dos passageiros, respeitando as normas de todos os países inclusos. A iniciativa é inspirada no modelo adotado pela União Europeia, onde empresas podem operar livremente em diferentes mercados do bloco.

Na prática, o acordo abre caminho para que companhias estrangeiras possam, futuramente, realizar voos domésticos em outro país mediante reciprocidade. Hoje, por exemplo, uma empresa brasileira pode voar para Buenos Aires, mas não está autorizada a transportar passageiros entre duas cidades argentinas. A mesma restrição vale para empresas estrangeiras que operam no Brasil. A expectativa é incentivar a criação de novas rotas.

Na agenda em Assunção, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, também participará da assinatura de um memorando bilateral entre Brasil e Paraguai sobre serviços aéreos. A programação inclui ainda reuniões entre as delegações e coletiva de imprensa conjunta e encontros com representantes da aviação civil regional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

TRANSPORTES – OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - INFRAESTRUTURA BRASILEIRA: ENTRE O INTERESSE PÚBLICO E A LÓGICA PRIVADA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Augusto Cesar Barreto Rocha, Professor
da Universidade Federal do Amazonas e consultor

opinioao@portalbenews.com.br

Há um embate institucional no País sobre quem constrói infraestrutura e para quem se constrói as melhores condições de transporte. Por um lado, todos desejam um país mais moderno nas cidades, nos estados, uma redução do famigerado “custo Brasil” e tudo o mais que possa aumentar a competitividade nacional. Por outro, não podemos gastar com base em uma comparação esdrúxula entre a economia do País e a economia de uma família. Uma simplificação ao extremo que é simplesmente inapropriada.

Em outra estrutura desta complexa teia de relações, o que se verifica é um conjunto de empresas de construção ou concessionárias ávidas por fazer concessões e cobrar pedágios, onde farão a prestação de serviços de manutenção de operações de transporte a um custo expressivo, sendo remuneradas pelo custeio do serviço público. Um modelo que funciona muito bem quando há grande demanda e é simplesmente inviável para zonas periféricas do País.

Há ainda uma dimensão política, onde estamos habituados a fazer benefícios para a exportação. Faz-se a infraestrutura para exportar. Para atender a interesses dos empresários que exportam e trazem divisas ao País. Ótimo por uma perspectiva, curioso por outra, pois beneficiamos o País, mas simultaneamente a estrutura atende aos interesses estrangeiros. Há interesse nacional do recurso adicionado, mas não podemos perder a perspectiva do benefício estrangeiro, pois a exportação, de maneira geral, não gera impostos.

Enquanto isso, há um papel do Estado para reduzir as desigualdades regionais. Pouco ou nada se fala disso. Não há projetos estruturantes para esta redução. As premissas dos planos nacionais são atender aos estados mais ricos e às maiores densidades populacionais. Perspectiva adequada, de escala e benefício de muitos, mas também uma perspectiva que condena as regiões periféricas a serem eternamente periféricas ou, ainda pior, a ficarem cada vez mais distantes do que seria um possível desejo de igualdade ou equanimidade.

O jogo de fundo é interesses públicos x interesses privados? Ou seriam interesses de massas x interesses particulares? Ou seriam ricos x pobres? Ou grandes populações x populações periféricas? Construir infraestrutura será sempre um interesse legítimo das empresas de construção civil de grandes obras. É estranho que os economistas das construtoras não sejam consultados para o debate no uso do recurso público. É estranho que não tenhamos soluções mais modernas para os transportes das cidades.

Está na hora de darmos voz e ouvidos para pensamentos alternativos para as infraestruturas nacionais. Precisamos construir novos paradigmas para as obras públicas de grande porte, para que o

País possa começar a reduzir o famigerado custo Brasil e a espantosa desigualdade regional. Sem uma grande mudança no modo de pensar que nos trouxe até aqui, seguiremos colhendo os mesmos resultados: grande desigualdade, com cidades desiguais e de difícil deslocamento.

Augusto Cesar Barreto Rocha é professor da Universidade Federal do Amazonas. Ele escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às terças-feiras.

AS PREMISSAS DOS PLANOS NACIONAIS SÃO ATENDER AOS ESTADOS MAIS RICOS E ÀS MAIORES DENSIDADES POPULACIONAIS. PERSPECTIVA ADEQUADA, DE ESCALA E BENEFÍCIO DE MUITOS, MAS TAMBÉM UMA PERSPECTIVA QUE CONDENA AS REGIÕES PERIFÉRICAS A SEREM ETERNAMENTE PERIFÉRICAS OU, AINDA PIOR, A FICAREM CADA VEZ MAIS DISTANTES DO QUE SERIA UM POSSÍVEL DESEJO DE IGUALDADE OU EQUANIMIDADE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

BRASIL EXPORT - CENTRO-OESTE GANHA PROTAGONISMO NA TRANSIÇÃO COM MINERAIS CRÍTICOS

Região atrai investimentos bilionários e entra no radar global, mas ainda enfrenta gargalos logísticos para escoar a produção

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

O avanço da exploração de minerais críticos colocou o Centro-Oeste entre as regiões estratégicas para a transição energética no Brasil. Com reservas de terras raras, cobre, níquel, nióbio e fosfato, estados como Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul ganham destaque nas cadeias globais de energia limpa, ao mesmo tempo em que enfrentam desafios para expandir a infraestrutura logística.

Esse cenário será um dos temas discutidos durante o Fórum Centro-Oeste Export 2026, promovido pelo Grupo Brasil Export nos dias 23 e 24 de julho, em Rio Verde (GO). O evento reunirá autoridades e especialistas para discutir o papel da mineração na transição energética, os gargalos logísticos no escoamento da produção e a integração com setores como biomassa, biocombustíveis e bioinsumos.

Segundo a Agência Nacional de Mineração (ANM), Goiás concentra importantes empreendimentos de cobre, níquel e nióbio, além da única mina de terras raras em argilas iônicas fora da Ásia, em Minaçu. “Esses empreendimentos fornecem insumos essenciais para turbinas eólicas, motores elétricos, baterias e redes de transmissão, conectando a mineração regional diretamente às cadeias globais de energia limpa”, destacou a agência, em nota técnica ao BE News.

Em 2025, a produção mineral do Centro-Oeste movimentou R\$ 25,8 bilhões, cerca de 8% do total nacional, com crescimento de 8,8%. A arrecadação da Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM) somou R\$ 420,4 milhões, com destaque para Goiás.

Novos projetos reforçam o potencial da região, como o Projeto Carina, da Aclara Resources, em Nova Roma (GO), com previsão de US\$ 780,9 milhões em investimentos até 2029. Nos últimos três anos, os aportes em minerais estratégicos chegaram a R\$ 6,7 bilhões.

Logística

Apesar do avanço, a logística segue como principal entrave. Segundo a ANM, grande parte da produção ainda depende da integração entre rodovias e ferrovias para chegar aos portos. O escoamento do nióbio, por exemplo, utiliza as malhas Centro-Atlântica e Norte-Sul até Santos e Vitória, enquanto a expansão da Malha Oeste é considerada estratégica para ampliar a competitividade.

Em Mato Grosso do Sul, o Maciço do Urucum, em Corumbá, concentra grandes reservas de manganês e ferro, com produção próxima de 15 milhões de toneladas por ano, voltada principalmente à exportação.

Paralelamente, o crescimento de biorrefinarias, biometano e bioinsumos amplia a integração entre mineração, agroindústria e energia. Projetos como o da Inpasa, em Goiás, e iniciativas da Embrapa apontam para novas oportunidades.

Integração

Para a ANM, o desafio vai além da extração. “O desafio é integrar infraestrutura ferroviária, geração de energia, mineração e agroenergia para formar cadeias produtivas regionais cada vez mais eficientes, fortalecendo o papel do Centro-Oeste na transição energética brasileira”, destacou a agência.

O Brasil concentra 94,4% da produção mundial de nióbio e possui participação relevante em terras raras, grafita, níquel e cobre. O desafio, porém, já não está apenas na extração, mas no desenvolvimento tecnológico capaz de agregar valor à produção nacional, especialmente no processamento de terras raras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

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

PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2026

SUJEITA A ALTERAÇÕES E CONFIRMAÇÕES

23 JULHO | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas

09h00 Solenidade de abertura

10h00 Goiás em Foco | Panorama sobre o ambiente de negócios no estado

11h00 Intervalo

11h30 Painel: Infraestrutura de transportes e o agronegócio na região Centro-Oeste

● A situação das rodovias concedidas abordando BR-153, BR-060 e outras

● O desenvolvimento da malha ferroviária na região

● A infraestrutura de armazenagem da produção do Centro-Oeste

12h30 Apresentação a definir

12h45 Encerramento do período da manhã

14h30 Painel: A Importância da Barra Norte para a competitividade da exportação da produção do Centro-Oeste

● Otimização do calado da Barra Norte e janelas de maré

● Investimentos privados nos terminais da região

● Políticas públicas e o impacto de fenômenos climáticos na navegabilidade da região

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

Apresentação: Jacqueline Wendpap, Diretora Executiva do Instituto Praticagem do Brasil, Debatedores: Edson Mesquita dos Santos, Gerente de Pesquisa e Análise do Instituto Praticagem do Brasil; Murillo Barbosa, Diretor-Presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)

15h30 Painel: Terminais e portos que operam as cargas produzidas no Centro-Oeste

● O papel estratégico dos portos das regiões Nordeste e Sudeste para o escoamento da produção do Centro-Oeste

● Investimentos em expansão de capacidade de terminais e de corredores logísticos para o escoamento da produção via Arco Norte

● Como a FIPS está agindo para absorver o crescimento da safra do Centro-Oeste e garantir a

previsibilidade na chegada das cargas aos terminais de Santos

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

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

Debatedores: Armando Monteiro Bisneto, Diretor-Presidente do Complexo de Suape; Beto

Mendes, Diretor de Operações da Autoridade Portuária de Santos; Flávio Vieira, Diretor-

Presidente da Portos Rio; Rafael Hipólito, CFO da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS); Rui Lourenço, Gerente Comercial e Desenvolvimento de Negócios da Santos Brasil

16h30 Intervalo

17h00 Painel InfraESG | Corredores logísticos sustentáveis

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

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

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

● Soluções integradas e regulação para o escoamento da produção

● Como a multimodalidade pode contribuir para reduzir o Custo Brasil no escoamento de commodities e insumos

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

Moderação: Marcella Cunha, Diretora-Executiva da ABOL

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

18h30 Solenidade de encerramento

24 JULHO | SEXTA-FEIRA

08h15 Saída do transporte oficial do Prime Hotel Rio Verde

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

PETRÓLEO E GÁS - OCEANEERING AMPLIA PARCERIA COM A PETROBRAS EM CONTRATO DE QUATRO ANOS

Empresa fornecerá serviços com veículos operados remotamente (ROVs) para operações offshore no Brasil a partir de 2027

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A norte-americana Oceaneering International ampliou sua parceria com a Petrobras ao conquistar um novo contrato de quatro anos para a prestação de serviços com veículos operados remotamente (ROVs) em operações offshore no Brasil. As atividades estão previstas para começar em 2027.

O contrato foi firmado após um processo competitivo de licitação e será executado pela subsidiária brasileira da companhia, a Marine Production Systems do Brasil (MPS).



O contrato foi firmado após um processo competitivo de licitação e será executado pela subsidiária brasileira da companhia, a Marine Production Systems do Brasil (MPS)

O escopo prevê o fornecimento de dois ROVs da classe work-class, utilizados em operações submarinas de maior complexidade, além de pacotes de ferramentas especializadas. A empresa também será responsável por atividades de monitoramento e suporte ao posicionamento durante as operações, que serão realizadas por sua equipe local.

Os equipamentos serão embarcados no navio de suporte à engenharia submarina (Subsea Engineering Support Vessel – SESV) Aker Wayfarer, da AKOFS Offshore. A embarcação foi contratada pela Petrobras para apoiar atividades de intervenção, instalação e descomissionamento de sistemas submarinos.

Segundo Simão Silva, gerente da Oceaneering no Brasil, a nova contratação reforça uma parceria construída ao longo dos anos entre as duas empresas.

“Estamos satisfeitos em ampliar nosso relacionamento de longa data com a Petrobras por meio deste contrato. A conquista reforça nosso papel como fornecedor confiável de serviços submarinos no Brasil e amplia nossa presença de longo prazo em um mercado estratégico de águas profundas. Agradecemos a confiança da Petrobras em nossa capacidade de fornecer soluções para operações offshore complexas”, afirmou.

A Oceaneering atua no Brasil há quase 30 anos. Por meio da MPS, a empresa mantém diversas instalações no país, entre elas um centro dedicado a ROVs, levantamentos submarinos, ferramentas para intervenção subsea e soluções de engenharia, além de um Centro de Operações Remotas em Terra (Onshore Remote Operations Center – OROC), ambos em Macaé (RJ). A companhia também possui uma fábrica de umbilicais em Niterói (RJ).

Histórico de contratos

O novo acordo amplia uma relação que já vinha sendo fortalecida. No segundo semestre de 2025, a MPS conquistou diversos contratos com a Petrobras para serviços de robótica submarina, todos com duração de quatro anos e possibilidade de prorrogação.

Esses contratos abrangem suporte por ROV para atividades de inspeção, manutenção e reparo (IRM), descomissionamento de sistemas submarinos, serviços de posicionamento de superfície e submarino, conexão de plataformas do tipo FPSO, inspeção de sistemas de ancoragem e instalação de estacas.

Neste ano, a Oceaneering também anunciou a realização da primeira operação de pilotagem remota de um ROV em uma sonda de perfuração offshore no Brasil a partir de seu Centro de Operações Remotas em Macaé. A atividade foi executada para a Petrobras e marcou um avanço na utilização de operações remotas para apoio às atividades submarinas no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

PETRÓLEO E GÁS - ESTATAL CONCLUI AQUISIÇÃO E ASSUME OPERAÇÃO DE BLOCO EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Com 75% de participação, estatal passa a liderar o bloco exploratório 3 e reforça sua estratégia de expansão em novas fronteiras de exploração de petróleo

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Petrobras concluiu a aquisição da participação e assumiu a operação do bloco exploratório 3, localizado em águas offshore de São Tomé e Príncipe, na costa oeste da África. A conclusão da transação dá sequência ao acordo anunciado pela companhia em 17 de abril deste ano e amplia sua presença no país africano.

Com o fechamento da operação, o consórcio responsável pelo bloco passa a ser formado pela Petrobras, que atuará como operadora com 75% de participação, pela Oranto, com 15%, e pela Agência Nacional do Petróleo de São Tomé e Príncipe, detentora dos 10% restantes.

O acordo prevê a aquisição da participação anteriormente pertencente à Oranto Petroleum, empresa da qual a Petrobras assumiu também a operação do ativo.

Segundo a estatal, a aquisição está alinhada ao Plano de Negócios 2026-2030 e à estratégia de recomposição das reservas de petróleo e gás natural por meio da exploração de novas fronteiras exploratórias, tanto no Brasil quanto no exterior.

A companhia afirmou que a avaliação de novas oportunidades busca diversificar seu portfólio de exploração, ampliar a geração de valor e contribuir para a sustentabilidade de longo prazo dos negócios. A operação também reforça a retomada da atuação da Petrobras no continente africano, iniciada em 2024. Desde então, a empresa voltou a investir na região e já detém participação em outros blocos exploratórios em São Tomé e Príncipe.

A ampliação da presença no país faz parte da estratégia da companhia de expandir suas atividades exploratórias em áreas consideradas de alto potencial geológico, buscando incorporar novas reservas ao seu portfólio nos próximos anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

PETRÓLEO E GÁS - SUBSEA7 E PARCEIRAS APRESENTAM PROTÓTIPO DE TECNOLOGIA PARA PRODUÇÃO OFFSHORE

Projeto Gimbal Joint Riser entra na fase de testes em escala real e propõe simplificar os sistemas submarinos de produção de petróleo em águas ultraprofundas

Da Redação redacao.jornal@redebeneuws.com.br



A tecnologia promete aumentar a eficiência e reduzir custos ao simplificar o sistema de instalação das tubulações e diminuir a necessidade de materiais e equipamentos

A Subsea7, em parceria com a Repsol Sinopec Brasil, a ExxonMobil Brasil e a Petrobras, apresentou ao mercado o protótipo em escala real do projeto Gimbal Joint Riser (GJR), tecnologia desenvolvida para simplificar sistemas submarinos utilizados na exploração e produção de petróleo em águas ultraprofundas. A iniciativa é financiada com recursos

da cláusula de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (P&DI) da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

O projeto entrou na segunda fase de desenvolvimento e passa, agora, por uma etapa de validação experimental em escala real. O objetivo é comprovar o desempenho da tecnologia em condições que simulam os limites de carregamento e o ambiente operacional encontrado em operações offshore.

A solução propõe uma nova configuração para os risers rígidos — tubulações que conectam os sistemas submarinos às plataformas de produção. A principal inovação é a introdução de uma junta



multiarticulada capaz de absorver os movimentos dinâmicos da plataforma, permitindo que as tubulações sejam instaladas em formato de catenária livre mesmo em águas ultraprofundas.

Segundo as empresas, essa configuração elimina a necessidade das grandes estruturas de flutuação utilizadas pelos sistemas convencionais conhecidos como Steel Lazy Wave Risers (SLWRs), reduzindo a complexidade dos projetos submarinos.

“O avanço do projeto Gimbal Joint Riser para a fase corrente de testes do protótipo em escala real valida nossa tese técnica de maneira objetiva. Os dados provam que simplificar a estrutura submarina elimina a necessidade de centenas de metros de tubulações adicionais, reduzindo os custos de instalação e a pegada de carbono, sempre tendo a segurança operacional como prioridade. O trabalho executado até aqui, lado a lado com a Repsol Sinopec Brasil, a ExxonMobil Brasil e a Petrobras, tem nos 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.

De acordo com os estudos técnicos realizados durante o desenvolvimento, a tecnologia tem potencial para aumentar a eficiência operacional e reduzir custos ao simplificar o sistema de instalação das tubulações e diminuir a necessidade de materiais e equipamentos. A expectativa também é reduzir as emissões de carbono associadas à fabricação, ao transporte e à instalação dos sistemas submarinos.

Além da redução potencial de investimentos (Capex) e da otimização do uso de materiais, o GJR também surge como alternativa aos sistemas baseados em tubos flexíveis na configuração lazy wave. Segundo os desenvolvedores, o projeto reduz um dos principais desafios desse tipo de solução, a Corrosão sob Tensão (Stress Corrosion Cracking – SCC). Isso porque a armadura externa do equipamento absorve os esforços de tração, protegendo o componente flexível e reduzindo um dos fatores que favorecem o surgimento desse fenômeno.

“O GJR evidencia o valor da colaboração entre parceiros de excelência para o avanço de soluções tecnológicas voltadas aos desafios da produção em águas ultraprofundas. 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”, disse José Salinero, gerente sênior de Pesquisa e Desenvolvimento da Repsol Sinopec Brasil.

Segunda fase

Para alcançar o nível de maturidade tecnológica TRL6, conforme a classificação da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) — equivalente ao TRL4 segundo as normas API 17N e API 17Q para tecnologias submarinas —, o projeto já soma mais de 15 mil horas de engenharia apenas nesta etapa de desenvolvimento.

Os testes do protótipo estão sendo conduzidos no Laboratório de Tecnologia Oceânica (LabOceano), da Coppe/UFRJ, no Rio de Janeiro, e pela Simeros Technologies, no Rio Grande do Sul. A fabricação das peças estruturais ficou a cargo da Açoforja Indústria de Forjados, em Minas Gerais.

O projeto também conta com o acompanhamento da Bureau Veritas desde sua fase inicial, responsável pela verificação da qualidade da tecnologia, além da participação de outras empresas fornecedoras dos componentes que integram o equipamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

FINANÇAS - MERCADO REDUZ EXPECTATIVA DE INFLAÇÃO EM 2026 PARA 5,16%

Esta é a segunda semana seguida de previsão de recuo no IPCA. Projeções para PIB, dólar e Selic ficam estáveis

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



No Boletim Focus da semana passada, o mercado financeiro projetava uma inflação ligeiramente maior para este ano, de 5,30%.

Pela segunda semana consecutiva, o mercado financeiro reduziu a expectativa de inflação no Brasil em 2026. Segundo o boletim Focus, divulgado nesta segunda-feira (13) pelo Banco Central, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) projetado para o ano caiu para 5,16%.

Na semana passada, o mercado projetava uma inflação ligeiramente maior, de 5,30%. Os demais índices projetados pelo boletim para 2026 (PIB, câmbio e Taxa Selic) se mantiveram estáveis.

Com relação ao Produto Interno Bruto (PIB, a soma de todos bens e serviços produzidos no país), o mercado projeta crescimento de 1,99% em 2026, pela segunda semana consecutiva. Para 2027 e 2028, o crescimento projetado pelo mercado está em 1,65% e 2% respectivamente.

Ao final de 2026, a expectativa é de que o dólar esteja cotado a R\$ 5,20. Para 2027 e 2028, as cotações projetadas estão em R\$ 5,28 e R\$ 5,34.

A projeção da taxa básica de juros (Selic) para 2026 se manteve em 14% pela terceira semana consecutiva. A taxa atual, estabelecida pelo Comitê de Política Monetária (Copom) do BC em 17 de junho, é de 14,25%. Com isso, há expectativas de, pelo menos, uma redução na atual taxa até o final do ano.

A próxima reunião do Copom está prevista para os dias 4 e 5 de agosto. As previsões da Selic para 2027 e 2028 se mantiveram estáveis, em 12% e 10,5%, respectivamente. De junho de 2025 até março de 2026, a Selic estava em 15% ao ano – o maior nível desde julho de 2006, quando estava fixada em 15,25% ao ano. De setembro de 2024 a junho de 2025, a taxa foi elevada sete vezes.

IPCA

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os preços dos alimentos tiveram a primeira queda desde novembro de 2025, ajudando a inflação oficial a fechar o mês de junho em 0,16%.

O resultado mensal do IPCA é o menor desde outubro de 2025. Os dados de junho mostram que a inflação perdeu força pelo quarto mês seguido.

Em maio, o índice era de 0,58%. Em 12 meses, o IPCA soma 4,64%, ainda acima da meta do governo de até 4,5%, mas abaixo do acumulado até maio, quando era 4,72%. Em junho de 2025, o IPCA foi de 0,24%.

A inflação medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) fechou o mês de junho em 0,14% e acumula 4,33% nos últimos 12 meses. O indicador interessa a diversas categorias profissionais pois serve de base para cálculo de reajustes salariais.

O INPC é o índice que mede a inflação para as famílias com renda de um a cinco salários mínimos. Já o IPCA mede a inflação para lares com renda de um a 40 salários mínimos. Atualmente o mínimo é de R\$ 1.621.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

FINANÇAS – BOLSA CAI 1,2% E DÓLAR VAI A R\$ 5,13

Mercado reage ao aumento das tensões entre EUA e Irã e o consequente impacto da alta do petróleo

Da Agência Brasil

A escalada das tensões no Oriente Médio pressionou os mercados financeiros nesta segunda-feira (13). A bolsa caiu mais de 1%, o dólar voltou a subir frente ao real e o petróleo subiu quase 10% diante do temor de interrupções no abastecimento global após novos desdobramentos do conflito envolvendo Estados Unidos e Irã.

Principal índice da B3, o Ibovespa operava perto da estabilidade no início do pregão, mas passou a registrar perdas ao longo do dia, acompanhando o aumento da aversão ao risco nos mercados internacionais.

O avanço do petróleo favoreceu as ações da Petrobras, as mais negociadas, que ajudaram a reduzir as perdas do índice. Os papéis ordinários (com voto em assembleia de acionistas) da estatal subiram 3,44%.

As ações preferenciais (com preferência na distribuição de dividendos) avançaram 2,55%. As ações de outras empresas petrolíferas também subiram. A alta, porém, foi insuficiente para compensar as quedas das ações de outros setores, como bancos, empresas ligadas ao consumo e mineradoras, que puxaram o Ibovespa para baixo e fizeram o índice cair 1,2%, para os 175.739 pontos.

O mercado reagiu ao aumento das preocupações com um possível impacto da alta do petróleo sobre a inflação global e, conseqüentemente, sobre a trajetória dos juros nas principais economias.

O dólar acompanhou o movimento de fortalecimento em relação a divisas de países emergentes e encerrou o dia cotado a R\$ 5,131, alta de R\$ 0,023 (0,46%). Ao longo da sessão, a moeda chegou à máxima de R\$ 5,142 após declarações do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, sobre o endurecimento das medidas contra o Irã e a intenção de ampliar o controle sobre o Estreito de Ormuz.

No mercado doméstico, os investidores também acompanharam a divulgação do Boletim Focus, que manteve em R\$ 5,20 a projeção para o dólar no fim deste ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - CUIDADO COM O QUE VOCÊ CHAMA DE POSICIONAMENTO PROFISSIONAL



CLARA LAFACE

Consultora em posicionamento e gestão de marca pessoal e em comunicação interna corporativa. Docente.

opinio@portalbenews.com.br

O mercado está cada vez mais competitivo e complexo. Se há alguns anos as competências técnicas eram o grande diferencial, hoje não basta ser bom no que faz. Liderança, capacidade de influenciar, pensamento analítico, pensamento crítico, adaptabilidade e capacidade de desenvolver novas habilidades estão entre os atributos que serão mais valorizados em um futuro mais próximo do que se imagina. E, no meio dessas mudanças, há uma que já influencia tudo isso há muito tempo e que tem se tornado cada vez mais parte do cotidiano: não basta ser, é preciso mostrar que é. E o mercado precisa ter essa leitura.

Muito se fala de posicionamento profissional, mas de maneira genérica, como se uma única ação fosse a grande responsável pela autoridade percebida e pelo valor entregue. A construção da lembrança que vem à mente das pessoas quando seu nome é citado parte da estruturação de uma estratégia e de um conjunto de ações alinhadas aos seus objetivos, personalidade, valores inegociáveis, concorrentes (internos e externos), networking ativo e mercado de atuação, entre outros.



Por conta da banalização do termo, cada vez mais profissionais entram em um looping que eu chamo de gap de percepção. São muitos, dentro de uma mesma área, cujos diferenciais você não consegue identificar, porque usam uma estratégia batida só porque deu certo com alguém. Algo que só tende a piorar com o crescimento do uso da IA. Não faltam exemplos do que não fazer, e eles não caberiam no número de caracteres que tenho disponíveis semanalmente neste espaço. Por isso, resolvi trazer aqui alguns dos mais usuais. Será que você comete algum deles?

Confundir senioridade com autoridade – o profissional passou a carreira acumulando diplomas e altos cargos e acredita que isso é suficiente para que o mercado o leia como autoridade na sua área. Na maior parte das vezes, negligenciou o uso do marketing pessoal, a construção de relações genuínas e a expansão dos seus horizontes para além da bolha habitual. Construiu senioridade dentro de uma empresa e supôs que ela circulava fora dela. Não circula. A realidade bate à porta quando a empresa lhe pede o crachá.

Fora do seu círculo direto de trabalho, quantas pessoas conseguiriam dizer no que você é bom?

Ter opinião sobre tudo – quando o profissional percebe que não é lembrado, a primeira reação costuma ser aumentar o volume. Comentar tudo, opinar sobre tudo, estar em toda pauta. A linha entre ser uma referência que as pessoas param para ouvir e ser um comentarista de assuntos aleatórios é tênue. E o custo de cruzá-la é a diluição da própria credibilidade. Quem fala de tudo não é lembrado por nada. Por isso é preciso ter enraizado o que vale a pena defender e uma tese própria. O diferencial aqui é não delegar o seu pensamento para a IA.

Nos seus últimos dez posicionamentos públicos, quantos você teria assumido se ninguém tivesse pedido?

Trocar de discurso a cada onda – outra tentativa de compensação: se não sou lembrado, vou aderir ao que já está sendo lembrado. Uma marca, pessoal ou profissional, tem como base a coerência entre o que se diz e o que se faz. Todos têm o direito de apoiar ou rejeitar qualquer tema. O que não se pode é defender algo como valor inegociável e abandoná-lo na primeira mudança de cenário político, econômico ou comportamental. Isso mostra que os inegociáveis nada mais eram do que condições de mercado.

O que você defendia publicamente há três anos e não defende mais? O que mudou: o dado ou a conveniência?

Falar de si em vez de falar a partir de si: Há quem exagere nas autorreferências e queira se tornar referência em determinada área, sem antes construir a base que sustente o nome quando ele começar a circular. Só que autoridade não é autodeclarada. O reconhecimento que torna alguém especialista surge quando clientes, colegas e parceiros passam a associar o seu nome a um tema. E passam a repeti-lo quando você não está na sala.

Se você parasse de falar de si por seis meses, alguém falaria por você?

Um posicionamento sustentável começa pelo diagnóstico: onde está a distância, qual o tamanho dela e o que a mantém aberta. Só depois disso é que se decide o que dizer, onde e com que frequência e o que não se negocia para chegar lá, inclusive fora dos muros da empresa. Posicionamento que exige a destruição da sua vida pessoal é performance com prazo de validade.

Inspire-se em pessoas, modele comportamentos, mas o seu posicionamento não deve pertencer a ninguém nem ser igual ao de tantos por aí. Posicionar-se é ter a coragem de desagradar. Sem ser desagradável, claro.

Clara Laface escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras.

SÓ QUE AUTORIDADE NÃO É AUTODECLARADA. O RECONHECIMENTO QUE TORNA ALGUÉM ESPECIALISTA SURGE QUANDO CLIENTES, COLEGAS E PARCEIROS PASSAM A ASSOCIAR O SEU NOME A UM TEMA. E PASSAM A REPETI-LO QUANDO VOCÊ NÃO ESTÁ NA SALA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

JUSTIÇA - MORAES PROÍBE FLÁVIO DE VISITAR JAIR BOLSONARO POR 90 DIAS

Decisão foi tomada após senador divulgar carta entregue pelo ex-presidente durante visita. Bolsonaro está proibido de usar redes sociais, inclusive por intermédio de terceiros

Do Estadão Conteúdo



Alexandre de Moraes ainda acionou o Ministério Público Eleitoral para investigar Flávio Bolsonaro por possível propaganda eleitoral antecipada

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), proibiu o senador e pré-candidato à presidência da República, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), de visitar seu pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro, pelo prazo de 90 dias.

A decisão foi tomada após Flávio divulgar carta do pai no último sábado, 11. Bolsonaro está proibido de usar redes sociais, mesmo que por intermédio de terceiros.

“O desrespeito de Flávio Bolsonaro à medida cautelar imposta a Jair Bolsonaro de proibição de utilização de redes sociais, diretamente ou por intermédio de terceiro está totalmente configurado por suas próprias afirmações”, destacou o ministro, citando falas de Flávio que atribuem a Bolsonaro o desejo de divulgar a carta nas redes.

Moraes também intimou a defesa de Bolsonaro a se manifestar em até 48 horas e informar se o ex-presidente tinha ciência da divulgação da carta nas redes sociais do seu filho. Na decisão, o ministro destacou que a afirmação de Flávio de que a carta era um “recado muito importante que ele (Bolsonaro) queria dar para toda a nossa nação” sugere que o ex- -presidente tinha ciência da divulgação.

O ministro ainda acionou o Ministério Público Eleitoral (MPE) para investigar Flávio por possível propaganda eleitoral antecipada. “Ressalto, ainda, que a conduta de Flávio Bolsonaro, como instrumento de promoção política de sua pré-candidatura a Presidente da República, com a divulgação de vídeo em rede social e utilização de expressões com carga semântica equivalente a pedido explícito de voto pode configurar propaganda eleitoral antecipada em período vedado pela legislação”, escreveu Moraes na decisão.

A carta foi lida por Flávio durante uma transmissão ao vivo em seu perfil. No texto, o ex-presidente diz confiar no senador como a “melhor opção” para combater a corrupção, a violência e o empobrecimento do Brasil disputando ao Planalto em 2026. A declaração ocorreu em meio à briga pública entre Flávio e sua madrasta, a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro.

O deputado federal Lindbergh Farias (PT-RJ) pediu a revogação da domiciliar de Bolsonaro no domingo, 12, sob o argumento de que a carta descumpre proibições cautelares da prisão.

Recurso

O advogado Tracy Reinaldet, que atua na pré-campanha à Presidência do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), afirmou nesta segunda-feira, 13, que recorrerá da decisão de Moraes. Para o advogado, a decisão é “ilegal e inconstitucional.”

“Desde a proclamação da Constituição de 1988, deixar o preso incomuniável sempre foi visto pelo Supremo Tribunal Federal como algo inconstitucional. No entanto, a decisão de hoje [segunda-feira, 13] aproxima o presidente Jair Bolsonaro da incomunicabilidade”, escreveu, em nota. “As medidas judiciais serão tomadas para reverter essa situação ilegal e inconstitucional.”

Reinaldet argumentou que a decisão de Moraes desrespeita a Lei de Execução Penal, que assegura ao preso o direito de receber visitas de familiares e de manter comunicação com o mundo exterior. Para a defesa, esses direitos teriam sido restringidos pela decisão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

JUSTIÇA - SENADOR VÊ ‘DESCULPA’ PARA TIRAR DOMICILIAR

Do Estadão Conteúdo

O senador e pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL-RJ) acusou nesta segunda-feira, 13, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes de uma suposta interferência nas eleições ao proibir o parlamentar de visitar o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

Segundo Flávio, a carta escrita por Bolsonaro foi apenas uma “desculpinha” “fajuta” usada por Moraes para tentar reverter a prisão domiciliar do ex-presidente.

“Foi a quinta vez que ele escreveu uma carta e por que, desta vez, ele resolve questionar? ... Moraes, mais uma vez, quer só uma desculpinha para tirar meu pai da domiciliar”, declarou Flávio, durante transmissão em seu canal no YouTube.

Flávio citou um documento publicado pela ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) em suas redes sociais. “Quando foi a Michelle que publicou, também nenhum problema, não viu-se nada de errado com relação àquilo”, disse.

O senador alegou que Moraes “inventou o prazo de 90 dias” da proibição, já que o período compreende o primeiro turno das eleições: “Não por acaso ele tomar a decisão, deixando o presidente Bolsonaro sem falar com o próprio filho, no caso Flávio Bolsonaro, eu, por 90 dias, ou seja, eu só poderia voltar a falar com o presidente Bolsonaro após o primeiro turno das eleições deste ano. Alguém acha que isso é uma coincidência?”

O presidenciável disse ainda haver critérios diferentes aplicados a Jair Bolsonaro e Luiz Inácio Lula da Silva (PT) quando estava preso: “Lula, quando cumpria pena de forma justa correta, escreveu 22 cartas. Lula podia fazer tudo”, falou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

JUSTIÇA - ALA DO STF CONSIDERA IMPROVÁVEL REVOGAÇÃO DE PRISÃO DOMICILIAR

Pedido foi feito pelo deputado federal Lindbergh Farias (PT-RJ). Ele alega que Jair Bolsonaro descumpriu uma das proibições cautelares

Do Estadão Conteúdo

Uma parte do Supremo Tribunal Federal (STF) considera improvável que a divulgação de uma carta de Jair Bolsonaro pelo seu filho, o senador e pré-candidato à presidência da República Flávio Bolsonaro (PL-RJ), cause a revogação da prisão domiciliar do ex-presidente.

O Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) ouviu a opinião de fontes do tribunal - nenhuma delas integra o gabinete do ministro Alexandre de Moraes, responsável pela decisão.



Há uma possibilidade jurídica concreta de revogação da domiciliar for comprovado que a mensagem de Bolsonaro foi produzida com a finalidade de divulgação pública

Na avaliação de um magistrado, não é possível proibir que o ex-presidente escreva uma carta. Um auxiliar ligado a outro ministro ressalta que a própria proibição de Bolsonaro se manifestar nas redes sociais deveria ser alvo de debate, já que, na sua avaliação, falta clareza em relação ao seu cumprimento e finalidade. Também pondera que a carta não tinha o objetivo de inflamar a base bolsonarista nem

estimular ataques às instituições.

A carta foi lida por Flávio durante uma transmissão ao vivo em seu perfil nas redes sociais no último sábado, 11. No texto, o ex-presidente diz confiar no senador como a “melhor opção” para combater a corrupção, a violência e o empobrecimento do Brasil disputando ao Planalto em 2026. A declaração ocorreu em meio à briga pública entre Flávio e sua madrastra, a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro.

O deputado federal Lindbergh Farias (PT-RJ) pediu a revogação da domiciliar de Bolsonaro neste domingo, 12, sob o argumento de que a carta descumpra uma das proibições cautelares da prisão: o uso de redes sociais pelo ex-presidente ou por meio de terceiros.

Flávio já havia lido uma carta do pai em 25 de dezembro do ano passado. No texto, que também era intitulado “Carta aos brasileiros”, Bolsonaro anunciou Flávio como o pré-candidato do PL à Presidência. O vídeo da leitura, feita a jornalistas em um hospital de Brasília antes de Bolsonaro realizar uma cirurgia, foi publicado nas redes sociais.

Finalidade da carta

Para Fernando Hideo, doutor em Direito e professor de Direito Penal, existe uma possibilidade jurídica concreta de revogar a domiciliar, mas é preciso demonstrar que a mensagem foi produzida com a finalidade de divulgação pública. Na sua avaliação, apenas a divulgação de um texto escrito por Bolsonaro não seria suficiente para caracterizar descumprimento da cautelar.

“No caso concreto, os elementos noticiados formam um quadro bastante expressivo: a carta teria sido escrita na manhã da visita, entregue ao filho e lida poucas horas depois em uma transmissão ao vivo; seu conteúdo é declaradamente político-eleitoral; e o próprio texto qualifica Flávio Bolsonaro, justamente quem realizou a divulgação, como ‘porta-voz’ do pai”, afirmou.

Hideo ainda considera a divulgação da carta como uma “provocação calculada” ao STF. “O Supremo está diante de uma escolha difícil: se tolerar a conduta, corre o risco de esvaziar a autoridade de sua própria decisão. Se reagir com a revogação, oferece à campanha a possibilidade de explorar politicamente uma narrativa de perseguição e vitimização”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

JUSTIÇA - MORAES LIBERA CURSOS EAD A BRAGA NETTO

General da reserva poderá estudar à distância e ter remissão de pena por leitura

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes autorizou o general da reserva Walter Braga Netto a realizar cursos na modalidade ensino a distância (EAD) enquanto cumpre pena de 26 anos por seu envolvimento na tentativa de golpe de Estado.

A decisão também permite que o militar participe do programa de remição de pena por leitura da unidade militar onde está custodiado, o Comando da 1ª Divisão de Exército e da Guarnição da Vila Militar, no Rio de Janeiro.

A medida atende a pedido da defesa de Braga Netto, que teve parecer favorável da Procuradoria-Geral da República (PGR). Ao fundamentar a decisão, o ministro destacou que a Lei de Execução Penal assegura aos condenados em regime fechado ou semiaberto o direito à remição da pena por meio de estudo ou trabalho.

Segundo informações encaminhadas ao STF, a unidade informou que possui estrutura física e condições para acompanhar e supervisionar Braga Netto durante a realização das atividades acadêmicas. Entre os cursos que ele poderá realizar, em que há vagas, estão Gestão de Projetos, Gestão de Riscos e Crises, Planejamento Estratégico e Gestão de Segurança Privada.

A PGR se manifestou pela aprovação do plano de remição da pena pela leitura enviado pela unidade prisional, entendendo que ele “estabelece diretrizes internas padronizadas para a execução, o controle e a validação das atividades de leitura realizadas pelos presos”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

INTERNACIONAL - EUA PROMETE BLOQUEIO MARÍTIMO EM ORMUZ; IRÃ DESAFIA TRUMP

De acordo com o governo americano, a operação terá início às 17h desta terça-feira. Até cobrança de taxa está em pauta

Do Estadão Conteúdo



O governo de Trump determinou que todas as embarcações neutras deixem a área sujeita ao bloqueio até o início da operação

O Centro Conjunto de Informações Marítimas dos EUA (JMIC, na sigla em inglês) anunciou formalmente nesta segunda-feira, 13, um bloqueio naval a todos os portos e áreas costeiras do Irã, em uma medida que começará a ser aplicada a partir desta terça-feira, às 17h (de Brasília). A decisão foi tomada após o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, anunciar a imposição do bloqueio.

Segundo o JMIC, a área afetada pela operação inclui toda a costa iraniana, abrangendo portos e terminais de petróleo, e terá impacto sobre regiões estratégicas do Golfo de Omã, do Mar Árabe e do Estreito de Ormuz.

Embora o comunicado afirme que a passagem de embarcações neutras pelo Estreito de Ormuz com destino a países que não sejam o Irã continuará permitida, esses navios poderão ser abordados e inspecionados para verificar se transportam cargas proibidas ou se pretendem violar o bloqueio.

O JMIC também determinou que todas as embarcações neutras deixem a área sujeita ao bloqueio até o início da operação. Após o início da operação, qualquer navio suspeito de entrar ou sair da área bloqueada sem autorização poderá ser interceptado, desviado de rota e apreendido. O comunicado acrescenta que embarcações que não cumprirem as determinações poderão ser obrigadas a obedecer por meio do uso da força.

Ainda de acordo com o órgão, remessas humanitárias, como alimentos, medicamentos e outros bens essenciais para a população civil, continuarão autorizadas, desde que passem por inspeção prévia.

Irã reage

O Irã reagiu às declarações de Trump sobre assumir o controle do Estreito de Ormuz e afirmou que não permitirá qualquer interferência americana na administração de uma das principais rotas globais para o transporte de petróleo.

Em pronunciamento, o porta-voz do Quartel-General Khatam al-Anbiya, comando operacional conjunto que coordena a Guarda Revolucionária Islâmica (IRGC, na sigla em inglês) e as Forças Armadas iranianas, acusou Washington de colocar em risco a segurança regional e o comércio internacional. Segundo ele, as “repetidas aventuras e ações provocativas” dos EUA elevaram o risco de expansão da guerra no Oriente Médio.

O porta-voz afirmou que Teerã “não permitirá, em hipótese alguma”, que os EUA interfiram na administração do Estreito de Ormuz e advertiu que as Forças Armadas iranianas responderão “com firmeza” a qualquer tentativa do Exército americano de interromper ou ameaçar a navegação de navios comerciais e petroleiros fora das rotas estabelecidas pelo Irã e sem autorização das autoridades militares do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

INTERNACIONAL - ANTIGAMENTE ISSO ERA PIRATARIA, DIZ LULA

Do Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse, nesta segunda-feira, 13, que a cobrança de uma taxa de 20% pelos Estados Unidos para proteger navios no Estreito de Ormuz é “pirataria”.

“Isso antigamente chamava-se pirataria. Um Estado importante como os Estados Unidos, que eu acho que durante muito tempo combateu a pirataria, não pode agora virar pirata”, afirmou em visita a São Caetano do Sul (SP).

Em postagem nas redes sociais nesta segunda-feira, 13, o presidente dos EUA Donald Trump classificou os Estados Unidos como “guardião” do estreito e anunciou a retomada do bloqueio aos navios iranianos. A declaração foi feita em meio à intensificação dos confrontos na região, considerada um dos corredores marítimos mais estratégicos para o comércio global.

Lula disse ainda que o “preço da guerra” já está afetando os alimentos no Brasil. “O preço da guerra está chegando no preço do feijão aqui no Brasil. Está chegando no preço do arroz, está chegando no preço do tomate, no preço da cebola, porque tornou o combustível mais caro.”

O presidente ressaltou que o combustível só “não está mais caro no Brasil” porque o governo instituiu a alíquota de 12% sobre a exportação de petróleo para proteger o mercado interno.

“Isso que está acontecendo aqui é um estímulo, porque o Brasil não precisa morrer por conta do petróleo. O petróleo é importante para nós. Nós vamos continuar pesquisando. Nós vamos continuar usando. Mas, ao longo do tempo, a gente vai preparando o Brasil e a humanidade de que a gente pode viver sem combustível fóssil”, afirmou.

O presidente disse ainda que os Estados Unidos provocaram a guerra com o Irã e “agora começam a cobrar pelo navio que atravessar sob a segurança dele”. “Não é comum, não é normal, não é democrático, não é civilizatório”, criticou Lula. “É aproveitar a desgraça para ganhar dinheiro. Quem quiser comprar biodiesel pode vir aqui, que nós vamos cobrar só o preço justo daquilo que estamos produzindo”, acrescentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026

INTERNACIONAL - UCRÂNIA E NOVE PAÍSES ANUNCIAM COALIZÃO PARA PROTEGER A EUROPA

Objetivo é aproveitar a experiência ucraniana nos quatro anos de guerra contra a Rússia para proteger o continente contra mísseis balísticos

Do Estadão Conteúdo



Zelensky se reuniu com líderes europeus, entre eles os de Alemanha, Dinamarca, Espanha, França, Holanda, Itália, Noruega, Reino Unido e Suécia

A Ucrânia e outros nove países anunciaram nesta segunda-feira, 13, a formação de uma coalizão para proteger a Europa contra mísseis balísticos, aproveitando a experiência de Kiev no enfrentamento à guerra contra a Rússia, que já dura mais de quatro anos.

“Nosso objetivo é construir uma capacidade conjunta de defesa contra mísseis balísticos para a Europa”, afirmaram as 10 nações em um comunicado divulgado em Paris, durante uma reunião com o presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky.

Ele buscava apoio de cerca de 12 líderes para desenvolver medidas contra os ataques de mísseis russos que têm devastado a Ucrânia e aumentado a preocupação de outros países europeus com as ambições mais amplas de Moscou no continente.

Zelensky e os líderes de Alemanha, Dinamarca, Espanha, França, Holanda, Itália, Noruega, Reino Unido e Suécia afirmaram reconhecer “a crescente ameaça representada pelos mísseis balísticos”, que são mais difíceis de interceptar do que mísseis de cruzeiro e drones.

“Consideramos que proteger a Europa exige uma solução abrangente, na forma de uma arquitetura integrada de defesa antimísseis, capaz de dissuadir e neutralizar futuras ameaças de mísseis”, afirmou o comunicado. “Reconhecemos a experiência única da Ucrânia, adquirida em sua defesa contra a guerra de agressão promovida pela Rússia.”

O comunicado não informou um prazo para a implementação do sistema de defesa e afirmou que o projeto permanece aberto à adesão de outros países.

O presidente da França, Emmanuel Macron, anunciou que permitirá à Ucrânia produzir mísseis de cruzeiro de fabricação francesa, bombas guiadas de precisão e mísseis interceptores de defesa aérea.

Rússia

O presidente russo, Vladimir Putin, manteve uma postura irredutível nesta segunda-feira e prometeu uma retaliação “contundente” aos recentes ataques de longo alcance de Kiev contra refinarias, navios-tanque e terminais, que provocaram uma ampla escassez de combustível.

“Em qualquer lugar onde tentarem atacar o território russo, responderemos à altura, mas nossos ataques serão várias vezes mais poderosos”, afirmou Putin durante uma reunião com ativistas pró-Kremlin.

Ministros das Relações Exteriores europeus se reuniram separadamente em Bruxelas para discutir as necessidades da Ucrânia e as ameaças da Rússia ao continente.

Zelensky busca acelerar, junto aos países europeus, os esforços para desenvolver as defesas aéreas da Ucrânia antes do inverno, quando a Rússia costuma intensificar seus ataques para deixar os ucranianos sem eletricidade, aquecimento e água.

Autoridades ucranianas foram a Paris para apresentar uma proposta de Programa Antimísseis Balísticos e se reunir com líderes de governo, assessores de segurança nacional e empresas de defesa que poderiam participar do projeto, afirmou Zelenski.

A promessa feita na semana passada pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de conceder à Ucrânia uma licença para produzir sistemas de defesa aérea Patriot contra mísseis balísticos pode representar um avanço significativo para Kiev. No entanto, especialistas e autoridades ucranianas alertam que transformar a proposta em realidade provavelmente levaria anos. Ainda não está claro quanto tempo levaria para que um sistema europeu fosse desenvolvido.

Compromisso com Kiev

A reunião em Paris da chamada Coalizão dos Dispostos, que reúne mais de 30 países e cerca de 25 chefes de Estado e de governo, pareceu representar uma demonstração de compromisso de longo prazo com a Ucrânia e um recado à Rússia, enquanto Moscou testa a capacidade de resistência da Europa.

A viagem de Zelensky à capital francesa ocorreu após a morte do senador americano Lindsey Graham, um dos mais ferrenhos apoiadores de Kiev em Washington. O deputado ucraniano Oleksandr Merezhko chamou Graham de “o elo mais próximo entre a Ucrânia, nosso presidente e Trump”.

A visita também ocorre em meio a uma ampla reformulação no governo de Zelenski, após a renúncia da primeira-ministra Yulia Svyrydenko no domingo, 12.

O ministro das Relações Exteriores da França, Jean-Noël Barrot, afirmou que convocará o embaixador russo em Paris e aplicará sanções contra hackers russos. Em entrevista à BFMTV-RMC, ele disse que o caso envolve “uma ampla campanha cibernética de sabotagem e espionagem conduzida pela Rússia em cerca de 10 países europeus”.

Os países vizinhos da Ucrânia também têm sentido os impactos da guerra. No episódio mais recente, um drone lançado durante ataques noturnos da Rússia contra a região ucraniana de Odessa caiu e explodiu em território da Moldávia, informou o Ministério das Relações Exteriores moldavo nesta segunda-feira. A pasta classificou o incidente como “grave e inaceitável”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO APROVA AUMENTO DA MISTURA DO ETANOL NA GASOLINA PARA 32%

Medida vale por 180 dias e pode ser prorrogada pelo mesmo prazo

Por Bernardo Lima — Brasília

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou nesta terça-feira o aumento da mistura obrigatória de etanol anidro na gasolina de 30% para 32%. A medida entra em vigor no dia 1º de agosto, quando será publicada no Diário Oficial da União (DOU) e terá validade de 180 dias, com possibilidade de prorrogação, uma única vez, pelo mesmo período. O Executivo, porém, já estuda aumentar ainda mais os percentuais do etanol na mistura, chegando a 35%.

Com isso, a cada litro de gasolina comprada na bomba, 32% serão compostos por etanol. Para o consumidor, a mudança é automática. O combustível é misturado pelas empresas revendedoras.



O Conselho é presidido pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e serve como órgão de assessoramento à Presidência na formulação de políticas sobre o setor de energia. O colegiado é composto por diversos ministérios, como Fazenda, Casa Civil e Planejamento. Silveira disse a jornalistas após a reunião que a mistura pode baratear o litro da gasolina em aproximadamente R\$ 0,03.

A medida faz parte da estratégia do governo para reduzir a dependência de combustíveis importados e minimizar efeitos da guerra do Oriente Médio, que elevou o preço do barril de petróleo no mercado internacional.

Nesta terça-feira, o petróleo ampliou a alta e passou dos US\$ 86 pela primeira vez em um mês, depois que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, restabeleceu um bloqueio contra navios iranianos que transitam pelo Estreito de Ormuz, e exigiu na segunda-feira um pedágio de 20% sobre as cargas que transitam pela via marítima.

“Nesse contexto, a utilização de uma maior parcela de etanol produzido no país busca reduzir a dependência de combustíveis fósseis importados e possibilitar a maior presença desse biocombustível na matriz energética brasileira”, diz nota.

O Brasil importa hoje cerca de 15% da gasolina que consome. Por isso, ao elevar a mistura, o consumo de etanol aumenta e da gasolina pura reduz e haveria menos dependência do combustível importado.

Cálculos do Ministério de Minas e Energia apontam que a mudança pode evitar a entrada de cerca de 450 milhões de litros de gasolina no Brasil. Segundo Silveira, a ampliação da mistura pode levar o país a zerar as importações de gasolina, colocando o Brasil em condição de autossuficiência no abastecimento.

Demanda por etanol vai crescer, diz associação

A União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica), por sua vez, afirma que a aprovação da ampliação da mistura obrigatória com gasolina vai elevar a demanda por etanol anidro em 1 bilhão de litros por ano. Hoje, o consumo gira em torno de 12,5 bilhões de litros anualmente.

O setor afirma já possuir condições de atender a essa expansão. Apenas nesta safra, o crescimento previsto da produção pode atingir 4 bilhões de litros, com a entrada em operação de novas unidades de etanol de milho e a expansão da oferta nas usinas de cana-de-açúcar.

O aumento da mistura do etanol já havia sido anunciado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, mas ainda dependia da aprovação formal do CNPE. A reunião, foi inicialmente marcada para 7 de maio e aconteceu na manhã desta terça após quatro adiamentos.

No ano passado, o governo já havia aprovado o aumento da mistura do etanol na gasolina de 27,5% para 30%. Segundo o MME, a elevação para 32% foi subsidiada por testes, que não teriam apresentado impactos relevantes no funcionamento dos veículos, “inclusive aqueles equipados com motores não flex”.

Além disso, o MME afirma que segue com estudos para aumentar ainda mais os percentuais do etanol na mistura, chegando a 35%.

“Paralelamente à implementação da medida, seguem em andamento, no âmbito do Comitê Técnico Permanente do Combustível do Futuro, estudos para avaliação de misturas com percentuais superiores de etanol, incluindo o E35 (35%). Os ensaios têm como foco a análise da durabilidade de componentes e dos efeitos da utilização do combustível em longo prazo”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/07/2026

EXPORTAÇÕES CHINESAS RENOVAM RECORDE, E PAÍS ATINGE MARCA DE UM MILHÃO DE CARROS VENDIDOS

Salto nas vendas totais ao exterior foi de 27% em junho, para US\$ 412 bilhões. Demanda por chips impulsiona exportações

Por Bloomberg — Pequim



China exportou mais de um milhão de veículos em um único mês pela primeira vez na história — Foto: Bloomberg

As exportações chinesas alcançaram um recorde de US\$ 412 bilhões em junho, superando com folga todas as previsões. Impulsionadas por um superciclo global de investimentos em inteligência artificial, as vendas ao exterior cresceram 27% em relação ao mesmo período do ano anterior, segundo dados divulgados na terça-feira pela Administração Geral das Alfândegas. O país também atingiu a marca de um milhão de carros

exportados pela primeira vez, o que contribuiu para o resultado da balança comercial.

As importações igualmente dispararam muito além do esperado, avançando 36%, o ritmo mais rápido em cinco anos. Como resultado, o superávit comercial da China aumentou para US\$ 125,6 bilhões, um nível mensal superado apenas uma vez na história.

Brad Setser, ex-funcionário do Tesouro dos EUA e atualmente integrante do Conselho de Relações Exteriores, afirmou que os dados do comércio exterior chinês de junho são “ao mesmo tempo fascinantes e um tanto insanos.”

O desempenho excepcional do comércio exterior chinês em junho encerra um período de seis meses em que as exportações cresceram quase 18%, ultrapassando US\$ 2 trilhões.

Demanda por chips impulsiona exportações

Os números do comércio exterior chinês evidenciam como infraestrutura de inteligência artificial (IA) vem remodelando as trocas comerciais. A corrida por data centers levou a uma escassez histórica de chips e outros componentes eletrônicos, fazendo com que os preços de alguns chips disparassem até 700% nos últimos 12 meses.

Embora essa alta de preços esteja impulsionando significativamente os números do comércio exterior, ela também gera uma distorção. As exportações chinesas de semicondutores cresceram 122% em termos de valor, medido em dólares, na comparação com um ano antes — o ritmo mais acelerado em 13 anos.

No entanto, quando medidas em volume, e não em valor, as vendas recuaram 0,4%, registrando a primeira queda em mais de dois anos. O mesmo efeito provavelmente também contribuiu para o aumento de 53% nas exportações de computadores e de seus componentes.

— A crescente demanda global por infraestrutura de inteligência artificial, eletrônicos avançados e bens de capital continua sendo um importante fator de sustentação para as exportações da indústria chinesa — afirmou Hao Zhou, economista-chefe da Guotai Junan International Holdings.

Um milhão de carros vendidos

Mas não é apenas o setor de tecnologia que impulsionou as vendas chinesas. A China exportou mais de 1 milhão de veículos em um único mês pela primeira vez na história, com o valor dessas exportações avançando 70% em relação ao mesmo período do ano anterior.

As fabricantes chinesas de veículos elétricos vêm conquistando espaço nos mercados internacionais em meio aos preços elevados do petróleo, passando a responder por mais de 15% das vendas de automóveis na Europa pela primeira vez no início deste ano.

Outros produtos também registraram forte crescimento. As exportações de navios dispararam 42%, enquanto as de eletrodomésticos aumentaram 15%.



Superávit comercial da China com a União Europeia atingiu um novo recorde — Foto: Bloomberg

Superávit comercial com União Europeia

O boom de carros chineses tem afetado especialmente a Europa, que tem dificuldade para competir com os fabricantes asiáticos. O superávit comercial da China com a União Europeia atingiu um novo recorde: cresceu 27% em junho na comparação com o mesmo mês do ano anterior, chegando a US\$ 32,9 bilhões.

Os líderes europeus têm tratado cada vez mais o desequilíbrio comercial como um desafio estratégico, e não apenas como uma questão econômica.

O presidente da França, Emmanuel Macron, classificou a situação como uma questão de "vida ou morte" para a indústria europeia após sua visita a Pequim no fim do ano passado. Já as autoridades chinesas, por sua vez, têm enfatizado os benefícios do livre comércio e da cooperação econômica, ao mesmo tempo em que destacam as oportunidades para ampliar o acesso das empresas europeias ao mercado chinês.

"Os desequilíbrios comerciais com a União Europeia continuaram a aumentar", escreveram economistas do Macquarie Group Ltd., liderados por Larry Hu, em um relatório. "Apesar da trégua comercial de três meses, o aumento do superávit mantém elevado o risco de um conflito comercial entre a China e a União Europeia."

No primeiro semestre do ano, a China importou US\$ 135,6 bilhões em mercadorias da União Europeia, um aumento de 9% em relação ao mesmo período do ano anterior. No mesmo intervalo, suas exportações para o bloco somaram US\$ 312,3 bilhões, alta de 17%.

Pressões inflacionárias e guerra no Oriente Médio

O aumento das barreiras comerciais, as pressões inflacionárias globais e os conflitos geopolíticos representam desafios para o comércio exterior chinês no segundo semestre, afirmou Wang Jun, vice-diretor da Administração Geral das Alfândegas, durante uma entrevista coletiva em Pequim. Segundo ele, a China está confiante de que conseguirá preservar o ritmo do comércio exterior, apesar da volatilidade do cenário internacional.

Embora a corrida pela inteligência artificial tenha ajudado a proteger a economia chinesa dos efeitos de meses de guerra no Oriente Médio, o crescimento econômico provavelmente desacelerou para perto do limite inferior da meta oficial de expansão, entre 4,5% e 5%, no segundo trimestre.

Já prejudicada pela fraqueza do consumo interno, a economia corre o risco de se tornar ainda mais desequilibrada em consequência do boom das exportações impulsionado pela IA, tornando-se mais vulnerável a uma eventual desaceleração da demanda global.

Com a escalada das tensões envolvendo o Irã, investidores e economistas também identificaram novos sinais de que a China está importando muito menos petróleo. As importações de petróleo bruto despencaram 41% em relação ao mesmo período do ano passado, para 29 milhões de toneladas em junho — o menor volume adquirido pelo país em quase uma década.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/07/2026

GIGANTE FILIPINO COMPRA 100% DE OPERADOR LOGÍSTICO QUE ATUA NO PORTO DO RIO

Por Rennan Setti



Foto: Reprodução/Site iTracker

A gigante ICTSI, um dos maiores conglomerados das Filipinas, está consolidando seu controle sobre o operador logístico iTracker, que atua no Porto do Rio. A companhia asiática já detinha 70% do negócio, fundado em 2020 com a Tracker Logística, e agora está aumentando sua participação para 100%.

A iTracker mantém um terminal de contêineres vazios para atender companhias de navegação que operam no Porto do Rio, além de dois terminais multimodais com acesso ao Terminal Ferroviário e Rodoviário de Barra Mansa, atendendo o eixo Rio-São Paulo.

Com atuação em diversos países, a ICTSI obteve, em 2019, a concessão de um terminal de contêineres no Porto do Rio. Como a coluna revelou no ano passado, a companhia do bilionário Enrique Razon Jr. também comprou 100% do antigo Estaleiro Inhaúma, localizado na região portuária do Rio e que fechou as portas no auge da Operação Lava Jato.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/07/2026

GOVERNO RECONHECE 'INTERESSE PÚBLICO' DA SUSPENSÃO DO PAGAMENTO DAS DÍVIDAS DE ANGRA 3

Eletronuclear entrou com pedido de prorrogação de pagamentos à bancos no ano passado em meio a dificuldades financeiras; decisão final ainda será tomada

Por Bernardo Lima — Brasília



Angra 3 — Foto: Brenno Carvalho

O Conselho Nacional de Políticas Energéticas (CNPE) aprovou nesta terça-feira uma resolução que reconhece o "interesse público no pedido feito pela Eletronuclear para análise de suspensão temporária do pagamento das dívidas relacionadas à Usina Nuclear de Angra 3, em Angra dos Reis (RJ).

As obras de Angra 3, iniciadas nos anos 1980, estão paralisadas desde 2015, após denúncias de corrupção reveladas pela Operação Lava-Jato.

Hoje, estima-se que dois terços da construção estejam concluídos, com cerca de R\$ 12 bilhões já investidos. Um estudo do BNDES apontou que a finalização do empreendimento custaria R\$ 23 bilhões, enquanto a desistência poderia gerar um prejuízo de até R\$ 21 bilhões.

Para evitar um rombo no caixa no ano passado, a Eletronuclear, responsável pelas usinas de Angra, anunciou a postergação de pagamentos de um acordo da usina Angra 1, em dívidas com bancos, e relacionados à usina Angra 3.

Segundo o governo, o texto aprovado pelo CNPE nesta terça respalda o pedido da Eletronuclear feito às instituições financeiras, e permite que o BNDES e Caixa Econômica avaliem as condições de ajudarem com créditos e garantias em uma possível operação.

"O ato não altera os contratos de financiamento vigentes, não determina a suspensão dos pagamentos das dívidas e não impõe obrigações às instituições financeiras", ressalta a resolução divulgada nesta terça.

Sem uma definição do governo sobre a conclusão das obras, a estatal vem arcando com as despesas do projeto com o caixa de Angra I e Angra II.

Segundo a Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBPar), controladora da estatal, a situação não é resolvida pelos R\$ 2,4 bilhões que a Eletronuclear receberá com a homologação de acordo entre a União e a Axia (ex-Elektrobras) pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

Além da indefinição sobre o futuro de Angra 3, a Eletronuclear também enfrenta um problema de reestruturação operacional, para ter custos condizentes com a tarifa atual de Angra 1 e 2. Mesmo após um plano de demissão voluntária (PDV), cortes de gastos e maior eficiência, os custos ainda ficaram 25% acima do ponto de equilíbrio financeiro este ano. Para 2026, a expectativa é que fiquem 10% acima.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/07/2026

AUMENTO DA MISTURA COM GASOLINA VAI ELEVAR DEMANDA POR ETANOL EM 1 BILHÃO DE LITROS POR ANO, DIZ ASSOCIAÇÃO

Medida vale por 180 dias e pode ser prorrogada pelo mesmo prazo

Por Bernardo Lima — Brasília



Carreta carregada de cana-de-açúcar para ser processada — Foto: Jonne Roriz / Bloomberg

União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica) afirma que a aprovação da ampliação da mistura obrigatória de etanol anidro à gasolina de 30% para 32%, pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), reforça a segurança energética do país ao ampliar a participação de uma fonte renovável produzida no Brasil. A demanda adicional estimada com a mistura de 32% é de aproximadamente 1 bilhão de litros de etanol anidro por ano. Hoje, o consumo gira em torno de 13,21 bilhões de litros anualmente.

O setor afirma já possuir condições de atender a essa expansão. Apenas nesta safra, o crescimento previsto da produção pode atingir 4 bilhões de litros, com a entrada em operação de novas unidades de etanol de milho e a expansão da oferta nas usinas de cana-de-açúcar.

Conforme a entidade, a estimativa é que o Brasil deixe de importar cerca de 800 milhões de litros de gasolina por ano. Isso "contribui para reduzir a dependência de importações de gasolina e aumentar a previsibilidade no abastecimento, especialmente em um cenário internacional marcado por volatilidade", afirma a associação.

A associação afirma que desde o início da escalada das tensões no Oriente Médio, a presença do etanol no mercado interno garantiu economia aos consumidores.



"Sem a presença do renovável no mercado nacional, o custo dos combustíveis teria aumentado em R\$ 8 bilhões nos últimos três meses ou quase R\$ 32 bilhões por ano com a importação de gasolina mais cara", diz a entidade.

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou nesta terça-feira o aumento da mistura obrigatória de etanol anidro na gasolina de 30% para 32%. A medida terá vigência de 180 dias, com possibilidade de prorrogação, uma única vez, pelo mesmo período.

Com isso, a cada litro de gasolina comprada na bomba, 32% serão compostos por etanol. Para o consumidor, a mudança é automática. O combustível é misturado pelas empresas revendedoras.

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

Destino até a China: Primeiro navio movido a etanol do Brasil fará viagem inaugural nesta terça-feira. A medida faz parte da estratégia do governo para reduzir a dependência de combustíveis importados e minimizar efeitos da guerra do Oriente Médio, que elevou o preço do barril de petróleo no mercado internacional.

"Nesse contexto, a utilização de uma maior parcela de etanol produzido no país busca reduzir a dependência de combustíveis fósseis importados e possibilitar a maior presença desse biocombustível na matriz energética brasileira", diz nota.

O Brasil importa hoje cerca de 15% da gasolina que consome. Por isso, ao elevar a mistura, o consumo de etanol aumenta e da gasolina pura reduz e haveria menos dependência do combustível importado.

Cálculos do Ministério de Minas e Energia apontam que a mudança pode evitar a entrada de cerca de 450 milhões de litros de gasolina no Brasil. Segundo Silveira, a ampliação da mistura pode levar o país a zerar as importações de gasolina, colocando o Brasil em condição de autossuficiência no abastecimento.

O aumento da mistura do etanol já havia sido anunciado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, mas ainda dependia da aprovação formal do CNPE. A reunião, foi inicialmente marcada para 7 de maio e aconteceu na manhã desta terça após quatro adiamentos.

No ano passado, o governo já havia aprovado o aumento da mistura do etanol na gasolina de 27,5% para 30%. Segundo o MME, a elevação para 32% foi subsidiada por testes, que não teriam apresentado impactos relevantes no funcionamento dos veículos, "inclusive aqueles equipados com motores não flex".

Além disso, o MME afirma que segue com estudos para aumentar ainda mais os percentuais do etanol na mistura, chegando a 35%.

"Paralelamente à implementação da medida, seguem em andamento, no âmbito do Comitê Técnico Permanente do Combustível do Futuro, estudos para avaliação de misturas com percentuais superiores de etanol, incluindo o E35. Os ensaios têm como foco a análise da durabilidade de componentes e dos efeitos da utilização do combustível em longo prazo"

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/07/2026

COMISSÃO DO SENADO ADIA VOTAÇÃO DE POLÍTICA NACIONAL PARA MINERAIS CRÍTICOS E ESTRATÉGICOS

Postergação ocorre após pedido coletivo para mais tempo para análise do Projeto de Lei; nova data para votação ainda será definida

Por Naomi Matsui (Broadcast)

BRASÍLIA - A Comissão de Infraestrutura do Senado adiou a votação do Projeto de Lei 4.443/2025, que institui a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos (PNMCE). A postergação veio após pedido de vista coletiva — mais tempo para análise. Ainda será definida nova data para votação.

De autoria do senador Renan Calheiros (MDB-AL), o texto estabelece uma política para fomentar a pesquisa, a lavra, o beneficiamento, a transformação mineral, a industrialização, a comercialização, a exportação e a mineração urbana de minerais críticos e estratégicos, com o objetivo de fortalecer a cadeia produtiva nacional, reduzir a dependência externa e ampliar a competitividade do setor.

O texto também estabelece a Lista Brasileira de Minerais Críticos e Estratégicos (LBMCE), que servirá de referência para a definição de projetos prioritários e políticas de incentivo e financiamento. A lista será definida e revisada periodicamente pelo Conselho Nacional para Industrialização de Minerais Críticos e Estratégicos, que será instituído.



Projeto estabelece a Lista Brasileira de Minerais Críticos e Estratégicos, que servirá de referência para a definição de projetos prioritários e políticas de incentivo e financiamento Foto: José Cruz/Agência Brasil

O substitutivo do relator Wilder Moraes (PL-GO) define como minerais críticos aqueles considerados essenciais para setores estratégicos da economia nacional, cuja disponibilidade esteja ou possa estar em risco

de desabastecimento em razão de limitações na cadeia de suprimento, com potencial para afetar significativamente a economia do País. Entre os setores contemplados estão a transição energética, a segurança alimentar e nutricional, a soberania tecnológica e a segurança nacional.

Já os minerais estratégicos são definidos como recursos minerais relevantes para o País em razão da existência de reservas significativas no território nacional e de sua importância para a geração de superávit comercial, o desenvolvimento tecnológico e regional e a redução das emissões de gases de efeito estufa em suas cadeias produtivas.

O projeto cria ainda as Zonas de Processamento de Transformação Mineral (ZPTM), áreas destinadas à produção, ao beneficiamento e à transformação industrial de minerais críticos e estratégicos, com o objetivo de estimular a agregação de valor aos minerais produzidos no País e promover o desenvolvimento regional.

As zonas serão criadas por decreto e poderão ser propostas por Estados, municípios e entes privados.

Mecanismos permitem uso de fundos de financiamento

O texto define mecanismos de financiamento da política mineral, com possibilidade de uso dos Fundos de Desenvolvimento da Amazônia (FDA), do Centro-Oeste (FDCO) e do Nordeste (FDNE), além de permitir recursos do Fundo Nacional sobre Mudança do Clima (FNMC) e do Fundo Garantidor de Infraestrutura (FGIE).

O substitutivo cria o Fundo Garantidor da Atividade Mineral (FGAM), prevê a emissão de debêntures incentivadas, a concessão de créditos fiscais e a utilização de contratos de streaming para ampliar as alternativas de captação de recursos para projetos estratégicos.

O projeto determina que áreas com potencial para minerais constantes da Lista Brasileira de Minerais Críticos e Estratégicos poderão receber tratamento prioritário em ofertas públicas e leilões promovidos pelo poder público, cabendo ao Poder Executivo regulamentar os procedimentos e estabelecer as regras para sua realização.

O substitutivo aprovado pela Comissão de Infraestrutura cria instrumentos de planejamento e governança para o setor. Entre eles estão o Plano Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos (PLAN-MCE), que estabelecerá prioridades e metas para o desenvolvimento das cadeias produtivas, e o Cadastro Nacional de Projetos de Minerais Críticos e Estratégicos (CNP-MCE), que reunirá os empreendimentos aptos a receber os incentivos previstos na política.

O texto também estabelece o Programa Federal de Beneficiamento e Transformação de Minerais Críticos e Estratégicos, a Rede Nacional de Pesquisa, Desenvolvimento Tecnológico e Formação Profissional e o Certificado Mineral de Baixo Carbono, destinado a reconhecer produtores com menor intensidade de emissões de gases de efeito estufa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/07/2026

TERRAS RARAS: AUSTRALIANA VIRIDIS PREVÊ INVESTIMENTOS DE R\$ 2 BI EM PROJETO NO BRASIL

Companhia desenvolve o Projeto Colossus em reservas minerais situadas em Poços de Caldas (MG); óxidos serão vendidos para refinarias na Europa e nos EUA

Por Ivo Ribeiro

Dono da segunda maior reserva mineral de terras raras do mundo, atrás apenas da China, o Brasil tornou-se um alvo atrativo de investidores internacionais, com destaque para companhias australianas. A Viridis Mining & Minerals é uma das quatro companhias australianas com projetos no território brasileiro.

A Viridis tem concessões para exploração e extração de uma das maiores reservas de terras raras fora da China. Os direitos minerários do Projeto Colossus, situados no município de Poços de Caldas (MG), foram 100% adquiridos pela empresa em 2023. Estão espalhados em uma área total de 235 km quadrados, na região de um extinto vulcão.

O empreendimento da Viridis, que é listada na bolsa australiana, prevê receber até o final do ano a licença de instalação pelo órgão ambiental. “Cremos que teremos essa licença entre outubro e novembro”, disse Rafael Moreno, CEO e diretor-geral da Viridis, ao Estadão. De posse da licença, os acionistas vão tomar a decisão final de investimento.



O executivo está baseado em Perth, na Austrália, e vem ao Brasil ao menos uma vez ao mês. Recentemente veio para a inauguração de uma planta piloto (demonstração), que está processando o minério para validação da tecnologia que será a base no processo de produção de óxidos de terras raras. E também para oferecer amostras aos potenciais clientes da mineradora.

Planta piloto do projeto Colossus em Poços de Caldas (MG), para produção de terras raras pela companhia australiana Viridis Foto:

Viridis/Divulgação

A unidade teve investimento de R\$ 25 milhões, com capacidade de processar 100 quilos de minério por hora e produzir por ano 2.920 quilos de carbonato misto de elementos de terras raras (ETR). Entre os principais elementos químicos estão quatro que se destacam no mercado mundial dentre os 17 da tabela periódica: neodímio (Nd), praseodímio (Pr), disprosio (Dy) e térbio (Tb).

Esses elementos, mais samário, ítrio e gadolínio, são insumos críticos para aplicações tecnológicas na fabricação de motores elétricos, turbinas eólicas, equipamentos eletrônicos de consumo (celulares, TVs) e sistemas de defesa terrestre e aeroespacial. Atualmente, o mundo tem alta dependência da China, que domina cerca de 70% da produção e mais de 90% do processo de separação, refino e produção dos ímãs.

O investimento total para desenvolver o projeto Colossus em escala industrial e iniciar a produção no quarto trimestre de 2028 está orçado em torno de US\$ 400 milhões (R\$ 2 bilhões). Até o momento, com reservas medidas e indicadas de 305 milhões de toneladas, a vida útil da mina é estimada em 20 anos, gerando produção de 9,5 mil toneladas por ano de carbonato misto de óxidos.

Moreno informa que já foram investidos cerca de US\$ 70 milhões no Projeto Colossus. O valor abrange os custos em pesquisas das reservas e trabalhos diversos de engenharia, como prospecção, sondagens e perfuração.

Pacote e cronograma de investimentos

Para viabilizar o empreendimento, que receberá o aval de implantação por parte dos acionistas logo que for liberada a licença ambiental, a Viridis está estruturando vários formatos de financiamento — desde fundos, bancos de fomento (como Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES) até agências de crédito à exportação (as ECAs). O capital próprio da empresa no projeto está estimado em US\$ 72 milhões (R\$ 370 milhões).



Rafael Moreno, CEO e Diretor Geral da Viridis Mining & Minerals, mineradora de terras raras Foto: Viridis/Divulgação

No ano passado, a Viridis foi enquadrada no fundo estruturado por BNDES e Vale de apoio a minerais críticos e estratégicos. Foi escolhido o consórcio Ore Investments e Régia Capital para o aporte de US\$ 30 milhões no projeto Colossus, dividido em várias tranches de US\$ 5 milhões cada uma, que começam a ser liberadas.

O CEO informa que foi firmada também uma carta de intenções com a agência oficial de crédito à exportação do Canadá, a Export Development Canada (EDC), que demonstrou interesse em fornecer um pacote de financiamento direto de até US\$ 100 milhões (R\$ 515 milhões) para apoio na fase de execução do empreendimento.

Outra fonte é o francês Bpifrance (Banque Publique d'Investissement), que opera como braço estratégico do governo da França, oferecendo crédito, garantias e investimentos de capital. O valor previsto é também de US\$ 100 milhões.

A mineradora australiana está em tratativas com o BNDES e seu braço de participações, a BNDESPar, para empréstimo e equity, ou ambos. “São recursos para ajudar a companhia a entrar na próxima fase do projeto”, diz o CEO.

A Viridis aponta ainda em seu orçamento de captação de recursos mais US\$ 50 milhões da Export Finance Australia, a agência de crédito de exportação oficial do governo australiano, para ajudar empresas locais a expandirem seus negócios internacionalmente e apoiar projetos de infraestrutura no exterior que tragam benefícios para o país.

A empresa firmou carta de intenções em junho, visando contrato offtake (fornecimento de longo prazo) com a multinacional química belga Solvay de concentrado de terras raras, para extração de elementos/óxidos como neodímio, praseodímio, disprósio e térbio. A parceria visa suprir a planta industrial da Solvay em La Rochelle, na França, a partir de 2028.

Em contrapartida, conforme o acordo, a Viridis receberá da Solvay transferência de tecnologia de processamento e separação de terras raras para acelerar a cadeia de fornecimento brasileira. La Rochelle é uma das maiores plantas de separação de terras raras fora da China.

Reciclagem de ímãs

Uma outra frente da Viridis é a joint venture formada com uma empresa australiana, a IRX, criando a Viridion, voltada à reciclagem de ímãs (produto acabado com óxidos de terras raras). A parceria 50%/50% é formada com a empresa australiana Ionic Rare Earths. A parceria foca no processamento, refino e reciclagem de elementos de terras raras (ETR).

“Estamos trazendo para o Brasil e América do Sul esse investimento”, destaca Moreno. A futura unidade de demonstração está prevista para entrar em operação no segundo semestre de 2027, em Poços de Caldas. A ideia é criar um polo integrado (Centro de Refino, Reciclagem e Inovação de Terras Raras-CRITR) na cadeia produtiva do mineral.

O investimento estimado no projeto da Viridion é de R\$ 51 milhões. A unidade processará carbonato misto extraído do Projeto Colossus e reciclará ímãs permanentes em fim de vida útil, utilizando tecnologia exclusiva da Ionic Technologies. O projeto também foi selecionado para receber incentivos e financiamentos de programas do BNDES e da Finep (Financiadora de Estudos e Projetos).

A estrutura acionária da Viridis é composta por investidores individuais e empresas de capital aberto, somando 92%, além de institucionais e fundos. Cerca de 20 investidores “top” detêm 57,6% do capital (entre os quais BNP Paribas, UBS, Citicorp, Ionic Rare Earths e Sufian Ahmad, dono da 62 Capital, com 9%, e Agha Pervez, presidente do conselho, com 6%).

“Temos investidores de vários lugares do mundo, como Austrália, Europa, Brasil”, afirma o CEO. A Viridis tem ações na bolsa australiana e seu valor de mercado na quarta-feira, 8, era de US\$ 466 milhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/07/2026

VALE DIZ QUE DESCARTOU INVESTIMENTO EM MINAS DE FERRO DOS IRMÃOS BATISTA APÓS AVALIAÇÃO

Informação foi divulgada após notícias de visitas sigilosas de conselheiros a complexo de mineração; Vale diz que decisões seguem aspectos técnicos, econômicos e financeiros de acordo com políticas e regras de governança

Por Luísa Laval

A Vale informou nesta terça-feira, 14, que descartou, após avaliação, o investimento no Sistema Centro-Oeste, um complexo de minas em Corumbá vendido aos irmãos Joesley e Wesley Batista em 2022.



A informação foi divulgada pela mineradora após a coluna de Lauro Jardim, do jornal O Globo, afirmar que a companhia cogitou a possível recompra, total ou parcial, do complexo de minas.

Vale diz que descartou negócio envolvendo minas dos irmãos Batista após avaliação Foto: Chalabala/Adobe Stock

Segundo o colunista, pelo menos três conselheiros da Vale jantaram com os irmãos Batista em maio e, no dia seguinte, visitaram as minas numa viagem sigilosa, o que teria criado polêmica no conselho da mineradora por suposta influência política no negócio.

A Vale não comentou a reportagem, mas confirmou que houve a avaliação e que descartou o negócio.

A mineradora afirmou em comunicado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) que avalia regularmente oportunidades de investimento no curso de suas atividades.

“Decisões de alocação de capital seguem processo de avaliação com aspectos técnicos, econômicos e financeiros e são tomadas de acordo com suas políticas e regras de governança”, afirma a Vale.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/07/2026

TAXA PROPOSTA POR TRUMP PARA O ESTREITO DE ORMUZ PODE DOBRAR O CUSTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Custo potencial de uma taxa de 20% para o transporte de petróleo e outras mercadorias pela região tem gerado preocupação entre as empresas de transporte marítimo

Por Peter Eavis (The New York Times)

A taxa que o presidente Donald Trump pretende cobrar dos navios que passam pelo Estreito de Ormuz aumentaria significativamente o custo do transporte de petróleo e outros produtos por essa importante via navegável, afirmaram operadores de transporte marítimo e especialistas em logística.

Na segunda-feira, Trump afirmou que os Estados Unidos cobrariam uma taxa de 20% sobre toda a carga transportada pelo estreito, como forma de recuperar os custos da proteção militar oferecida às embarcações que utilizam a via navegável.

Alguns analistas afirmaram duvidar que a taxa venha a ser implementada devido aos custos que ela acarretaria. E, para as empresas de navegação da região, a perspectiva de cobrança de taxas é, neste momento, uma preocupação menor do que a escalada do conflito entre o Irã e os Estados Unidos nos últimos dias.



Para um grande petroleiro que transporta dois milhões de barris de petróleo, taxa proposta por Trump poderia representar acréscimo de mais de US\$ 30 milhões nos custos Foto: AFP

Ainda assim, o fato de os Estados Unidos — que há muito defendem a liberdade de navegação no estreito e em outros locais — estarem agora pressionando pela cobrança de uma taxa, somado à magnitude dessa cobrança, está gerando preocupação.

Trump não explicou exatamente como a taxa de 20% seria calculada.

Mas, se fosse cobrada sobre o valor da carga, ela poderia mais que dobrar o custo do transporte de petróleo pelo estreito.

Rico Luman, economista sênior especializado em logística da ING Research, disse que as empresas de petroleiros cobram cerca de US\$ 10 por barril para transportar petróleo do Golfo Pérsico para a Europa. Considerando que um barril de petróleo custa cerca de US\$ 80, a taxa proposta por Trump

poderia acrescentar mais US\$ 16 por barril ao transporte de petróleo pelo estreito, disse Luman, elevando o custo total do transporte para US\$ 26 por barril.

Para um grande petroleiro que transporta dois milhões de barris de petróleo, a taxa poderia representar um acréscimo de mais de US\$ 30 milhões nos custos. Os importadores de petróleo provavelmente repassariam parte desse custo aos consumidores.

Os Estados Unidos e o Irã travam uma disputa acirrada pelo controle do tráfego marítimo no estreito, por onde passava um quinto do petróleo mundial antes da guerra entre os dois países.

As Forças Armadas dos EUA estão orientando os navios a atravessarem o estreito por rotas mais próximas de Omã. O Irã se opôs à operação dos EUA, alegando que deve controlar o tráfego marítimo. Nos últimos dias, o Irã atacou embarcações que pareciam estar utilizando a rota de Omã, levando os Estados Unidos a retaliar com ataques contra o Irã.

Dezenas de navios passaram pelo estreito com a permissão do Irã, seguindo rotas próximas à costa iraniana. Na segunda-feira, Trump afirmou que estava restabelecendo um bloqueio naval dos EUA contra navios que utilizam portos iranianos.

Neil Crosby, chefe de pesquisa sobre petróleo da Sparta, uma empresa de análise do mercado de energia, disse que estava cético quanto à possibilidade de a taxa vir a ser implementada, mas que, caso isso ocorresse, deixaria as operadoras de navios diante de uma escolha difícil. Elas teriam que decidir entre pagar a alta taxa e correr o risco de serem atacadas pelo Irã, disse Crosby, ou ignorar os Estados Unidos e fazer negócios com o Irã.

“Vejo isso como um motivo para que os armadores se sintam menos à vontade na região, além dos ataques”, disse ele.

Duas operadoras de navios afirmaram que a taxa era exorbitante e excederia o valor que cobravam pelo transporte de cargas pelo estreito. Elas pediram anonimato para falar livremente sobre a taxa proposta por Trump.

Vidya Mani, professora associada da Universidade da Virgínia e especialista em cadeias de suprimentos, disse que uma taxa de 20% seria uma “despesa significativa”. Ela observou que uma taxa voluntária para atravessar o Estreito de Malaca, no Sudeste Asiático, era inferior a 0,5% do valor da carga.

O Irã tem tentado cobrar uma taxa dos navios que passam pelo estreito. Não está claro quantas embarcações pagaram a taxa, nem qual é o valor cobrado pelo Irã.

Ao comentar na segunda-feira sobre a taxa proposta por Trump, o ministro das Relações Exteriores do Irã, Abbas Araghchi, disse no X: “20% é, obviamente, demais. Seremos justos.”

Autoridades americanas se opuseram às taxas quando o Irã tentou cobrá-las, observando que os navios não eram cobrados pela passagem pelo estreito antes da guerra.

No final de junho, o secretário de Estado, Marco Rubio, afirmou: “Nenhum país tem permissão para cobrar pedágios ou taxas em uma via navegável internacional. Essa é a lei internacional vigente.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/07/2026

BRASIL ASSINA MEMORANDO QUE ABRE CAMINHO PARA POLÍTICA DE CÉU ABERTO NA AMÉRICA DO SUL

Quando o plano for implementado, empresas dos países signatários do acordo poderão fazer voos domésticos, sem restrições, como ocorre entre os membros da União Europeia

Por Agência O Globo — Rio



— Foto: Pixabay

O governo brasileiro assinou nesta terça-feira (14), em Assunção, o memorando de entendimento sobre o Acordo de Liberalização Aérea Sul-Americana (Alas). O documento é o primeiro passo para a criação de um mercado comum de transporte aéreo entre os países da América do Sul, batizado Céu Único Sul-Americano.

Também assinaram o memorando Argentina, Chile e Paraguai. A iniciativa ficará aberta a outros países da região. Quando o plano for implementado, empresas

dos países signatários do acordo poderão fazer voos domésticos, sem restrições, como ocorre entre os membros da União Europeia, por exemplo. Uma empresa brasileira, por exemplo, poderia fazer voos entre cidades da Argentina ou do Chile, assim como aéreas argentinas e chilenas seriam autorizadas a transportar passageiros entre cidades brasileiras.

Na prática, será autorizada a chamada cabotagem, o que atualmente não é possível no Brasil. As empresas internacionais somente têm permissão para operar trajetos que ligam países.

Foi criado um grupo de trabalho com integrantes dos países que terá um ano para definir as etapas a serem cumpridas para a integração da aviação civil, como regras para o tráfego aéreo e de segurança, como certificação de aeronaves e tripulação.

No Ministério de Portos e Aeroportos, ainda não há previsão para a operação do mercado comum. Isso vai depender do resultado das discussões no grupo de trabalho. Ainda durante a agenda em Assunção, as autoridades brasileiras assinaram memorandos de entendimento (MoUs) com Paraguai e Argentina para atualizar os Acordos Bilaterais de Serviços Aéreos.

Os memorandos têm efeito imediato e permitem a aplicação das novas regras enquanto os acordos bilaterais passam pelos trâmites legais necessários à sua atualização, incluindo, no caso do Brasil, a aprovação pelo Congresso Nacional.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/07/2026

RÚSSIA ACUSA UCRÂNIA DE 'TERRORISMO' POR ATAQUES GRANELEIROS E PETROLEIROS NO MAR DE AZOV

Drones ucranianos danificaram 11 navios russos durante a noite, elevando o número total de embarcações atingidas nos últimos nove dias subiu para 116

Por Valor — Reuters

A Rússia acusou nesta terça-feira a Ucrânia de "terrorismo" devido aos ataques contra embarcações no Mar de Azov, rota responsável por cerca de 25% das exportações russas de grãos.

Drones ucranianos atingiram 11 navios russos a região durante a noite, informou o comandante das forças de drones da Ucrânia, Robert Brovdi. Em comunicado, ele afirmou que entre os alvos estavam cinco petroleiros, cinco navios de carga seca e um rebocador.



Imagem mostra drone ucraniano antes de ataque a navio russo no Mar de Azov — Foto: . Comando das Forças de Sistemas Aéreos Não Tripulados/Divulgação via REUTERS

Com os ataques, o número total de embarcações atingidas nos últimos nove dias subiu para 116. A nota não menciona ataques a navios graneleiros, mas fontes do setor, que conversaram com a Reuters sob condição de anonimato devido à sensibilidade do tema,

disseram que vários navios que transportavam grãos foram atingidos nos últimos dois dias e pegaram fogo.

"Eles estão parados ali como alvos diante de um pelotão de fuzilamento. Em poucos dias, não restará uma única embarcação intacta no Mar de Azov, apenas navios danificados", disse uma das fontes à Reuters.

O ministro das Relações Exteriores da Rússia, Sergei Lavrov, criticou o governo de Ucrânia pelos ataques às embarcações, chamando a ofensiva no Mar de Azov de "terrorismo".

"O que o regime ucraniano está fazendo vai além da pirataria. Os piratas, ao menos, saqueiam e ficam com o produto do saque", disse ele. "Mas, neste caso, isso não beneficia nem eles nem ninguém. O objetivo é simplesmente causar danos e intimidar. É terrorismo, pura e simplesmente."

Uma fonte militar ucraniana disse à Reuters que o país atacou "apenas alvos militares ou alvos que contribuam para fortalecer a capacidade de combate da Rússia". "As cargas civis não estão entre esses alvos. Ao falar de ataques contra embarcações civis, a Rússia procura um pretexto para justificar seus ataques cínicos contra a infraestrutura civil ucraniana.", acrescentou.

A Rússia intensificou seus ataques contra portos ucranianos no Mar Negro desde o fim do ano passado, e autoridades ucranianas afirmam que os portos da região de Odessa podem ter sua capacidade mensal de exportação de grãos reduzida em até um terço.

A navegação no Mar de Azov permaneceu restrita nesta terça-feira, segundo fontes da Reuters. O mar fica na foz do rio Don, que atravessa a principal região produtora de grãos do sul da Rússia, e é utilizado principalmente por embarcações menores, de cabotagem.

Uma fonte disse à Reuters na segunda-feira que embarcações comerciais não conseguiam entrar ou sair do Mar de Azov pelo Estreito de Kerch ou pelo canal Azov-Don, que liga o mar ao rio Don.

Nos últimos meses, a Ucrânia realizou uma série de ataques contra refinarias de petróleo, depósitos de combustíveis, portos e outras infraestruturas energéticas russas, provocando escassez de combustíveis em várias regiões da Rússia e interrompendo exportações.

Nem o Ministério da Agricultura nem o Ministério dos Transportes confirmaram da Rússia que o tráfego no Mar de Azov estivesse restrito.

No entanto, o Ministério da Agricultura reconheceu nesta terça-feira que as exportações poderão ser redirecionadas para outras rotas. "Dada a significativa capacidade da Rússia para transbordo de cargas agrícolas em diferentes regiões, a logística de abastecimento será redirecionada, se necessário", afirmou o órgão em comunicado.

Exportadores de grãos afirmaram que as cargas poderão ser redirecionadas para terminais graneleiros de águas profundas no Mar Negro ou para portos no Mar Báltico, embora alguns deles também tenham sido alvo de ataques de drones ucranianos.

A União Russa de Exportadores e Produtores de Grãos afirmou que o país integralmente seus compromissos de exportação de grãos com parceiros estrangeiros apesar da situação no Mar de Azov.

A Rússia já iniciou a colheita da nova safra nas regiões do sul, mas os novos grãos estão apenas começando a chegar aos portos.

"O principal objetivo é minimizar o impacto das dificuldades logísticas temporárias sobre a comercialização da nova safra pelos agricultores", afirmaram as autoridades locais de Rostov, uma das principais regiões produtoras de grãos da Rússia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/07/2026

PETROLEIROS SÃO ATACADOS AO TENTAREM CRUZAR ESTREITO DE ORMUZ

Segundo Ministério da Defesa dos Emirados Árabes Unidos, um tripulante morreu e outros oito ficaram feridos após dois petroleiros do país serem atingidos por mísseis do Irã

Por Enas Alashray, Em Reuters — Dubai



O navio petroleiro VLCC Mobassa B (anteriormente chamado Front Forth), um dos dois petroleiros que, segundo o Ministério da Defesa dos Emirados Árabes Unidos, foram atingidos por mísseis de cruzeiro iranianos enquanto transitavam pelo Estreito de Ormuz, em Roterdã, Holanda, em 18 de agosto de 2024, nesta imagem obtida pela Reuters em 14 de julho de 2026. — Foto: Edwin van Werd/via REUTERS

Um tripulante indiano morreu e outros oito ficaram feridos quando dois petroleiros dos Emirados Árabes Unidos foram atingidos por mísseis de cruzeiro iranianos no Estreito de Ormuz, informou nesta terça-feira o Ministério da Defesa dos Emirados Árabes Unidos, no mais recente episódio de escalada na estratégica hidrovia.

A Adnoc L&S, braço de transporte marítimo da Abu Dhabi National Oil Company (Adnoc), confirmou posteriormente que os navios-tanque de petróleo bruto de grande porte (VLCCs) Mombasa B e Al Bahyah foram atingidos enquanto transitavam por Ormuz e sofreram "danos significativos".

A Adnoc, estatal de petróleo dos Emirados Árabes Unidos, está entre as participantes mais ativas de uma operação liderada pelos militares americanos para transportar petróleo bruto do Golfo a compradores internacionais por meio de transferências de carga de navio para navio (STS, na sigla em inglês) além do Estreito de Ormuz, informou a Reuters no mês passado. O Comando Central dos Estados Unidos (Centcom), que não reconheceu oficialmente as transferências STS, afirmou em 12 de julho que havia facilitado a passagem de mais de 800 embarcações e de mais de 400 milhões de barris de petróleo bruto pelo estreito nos dois meses anteriores.

O Ministério da Defesa dos Emirados afirmou que os petroleiros foram alvo de ataques na faixa de navegação ao sul do estreito, quando navegavam em águas territoriais de Omã. O tripulante morto estava a bordo do Mombasa, informou o ministério.

Dos oito feridos, quatro sofreram ferimentos graves. Seis dos feridos eram cidadãos indianos e dois eram cidadãos ucranianos, informou o ministério.

Os ataques causaram danos materiais aos dois petroleiros após incêndios irromperem a bordo. O ministério afirmou que as chamas foram controladas.



A pasta condenou o que chamou de "ataque flagrante" e afirmou que os Emirados Árabes Unidos mantêm "pleno direito de responder a essa escalada".

A Guarda Revolucionária Islâmica do Irã (IRGC, na sigla em inglês) afirmou nesta terça-feira que dois superpetroleiros "infratores" foram atingidos e ficaram fora de operação no Estreito de Ormuz após ignorarem repetidos alertas, desligarem seus sistemas de navegação e tentarem atravessar o que a corporação descreveu como uma rota minada.

O comunicado da Guarda Revolucionária não identificou as embarcações nem informou se fazia referência aos mesmos petroleiros citados pelo Ministério da Defesa dos Emirados Árabes Unidos.

Na nota, a Guarda acusou os Estados Unidos de "incitar embarcações a utilizarem uma rota ilegal" e afirmou que a cooperação com o "inimigo agressor" apenas resultaria em danos, atrasos na reabertura do Estreito de Ormuz e uma crise energética global.

Separadamente, a agência United Kingdom Maritime Trade Operations (Ukmta) informou nesta terça-feira que um petroleiro foi atingido por um projétil de origem desconhecida enquanto navegava a 40 milhas náuticas a nordeste de Qalhat, em Omã.

A Ukmta informou que o comandante da embarcação relatou que o projétil atingiu a casa de máquinas a estibordo e que todos os tripulantes estavam em segurança.

A Reuters não conseguiu verificar imediatamente se o relato da Ukmta se referia ao mesmo incidente informado pelo Ministério da Defesa dos Emirados Árabes Unidos.

Os episódios mais recentes na hidrovia ocorrem após semanas de tensões crescentes desde o início da guerra, em 28 de fevereiro, quando Estados Unidos e Israel lançaram ataques contra o Irã.

Os militares americanos realizaram uma terceira noite consecutiva de ataques contra o Irã na segunda-feira, enquanto o presidente Donald Trump restabeleceu um bloqueio ao transporte marítimo iraniano e propôs cobrar uma taxa de 20% para proteger o Estreito de Ormuz.

O comando militar conjunto de mais alto nível do Irã afirmou que os Estados Unidos não têm qualquer papel na definição do futuro da hidrovia e que não será permitido que intervenham.

O conflito desestabilizou o Golfo e se espalhou pela região, com o Irã atacando bases americanas em vários países. Também colocou em dúvida um acordo provisório entre Estados Unidos e Irã, assinado no mês passado, para reabrir o estreito e interromper as hostilidades.

Antes do início do conflito, em fevereiro, cerca de um quinto do fluxo mundial de petróleo e gás passava diariamente por Ormuz, transportando mais de 15 milhões de barris de combustíveis para os mercados globais, em um volume avaliado em pelo menos US\$ 1,2 bilhão.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/07/2026

FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

BLOQUEIO NAVAL DE TRUMP COMEÇA; IRÃ E EUA AMPLIFICAM ATAQUES

- Marinha americana diz que não permitirá tráfego de portos da teocracia; bombardeios recomeçam
- Teerã ataca petroleiros e um navio de guerra do Kuwait, algo que não havia acontecido nesta nova fase

Por Igor Gielow

São Paulo - O bloqueio naval dos Estados Unidos contra embarcações indo ou vindo do Irã começou nesta terça-feira (14) às 17h de Brasília, marcando uma nova fase no conflito entre os americanos e a teocracia persa.

Segundo a Marinha americana, a Marinha americana impedirá embarcações com destino ou saindo de portos iranianos de trafegar pelo estreito de Hormuz, além de navios mercantes com bandeira do país.



Navios perto da costa dos Emirados Árabes Unidos, ponto nevrálgico da crise em Hormuz - 13.jul.26/AFP

Há na região dois porta-aviões americanos e cerca de 20 navios de combate e apoio, notadamente destróieres da classe Arleigh Burke, usados para abordagens contra adversários.

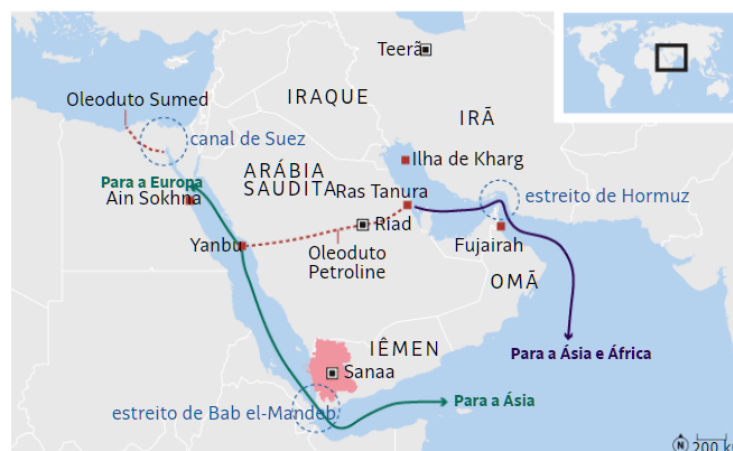
A medida já valeu antes, entre 13 de abril e 17 de junho, quando foi assinado o acordo de cessar-fogo que Donald Trump declarou nulo na quarta passada (8). O Comando Central dos EUA, responsável pelo Oriente Médio, disse ter desviado 140 embarcações e imobilizado outras 9.

O presidente americano causou controvérsia ao dizer que, a exemplo do que quer o Irã, iria cobrar um pedágio para garantir a livre navegação que não consegue assegurar hoje no estreito. Desistiu após um dia, pressionado por aliados do golfo Pérsico, e disse que irá trocar a taxa por acordos comerciais na região.

O Irã considera a medida abusiva e ilegal, e já disse que não irá respeitar o novo bloqueio, que gira em torno do controle da estratégica via por onde escoava um quinto do petróleo e gás natural liquefeito vendidos no mundo antes do começo da atual crise, com o ataque israelo-americano de 28 de fevereiro.

De seu lado, Teerã tem mantido sua atividade hostil contra a movimentação na região, dizendo que só deixará passar por Hormuz navios que peçam autorização à Guarda Revolucionária do país.

- Área sob controle de rebeldes houthis
- Pontos de passagem para escoamento do petróleo do Oriente Médio
- Principal rota de exportação antes do conflito
- Rota de exportação secundária, mais utilizada após guerra no Irã
- Principais terminais de petróleo



Na prática, o trânsito está quase nulo, restrito a quatro navios na medição mais recente de monitores. Antes da guerra, eram 140 indo e vindo pela via marítima.

Enquanto isso, a violência aumenta de lado a lado, mantendo a rotina de ataques iniciada na quarta passada e só interrompida na sexta (10). As forças de Trump lançaram bombardeios durante a madrugada de terça e reiniciaram a ação no fim da noite.

Os alvos principais são em posições perto de Hormuz, como a ilha de Qeshm e o porto de Bandar Abbas.

Na mão inversa, os iranianos voltaram a agir contra embarcações comerciais, atingindo ao menos 4 petroleiros em águas próximas ao estreito —2 deles dos Emirados Árabes Unidos, que voltaram a falar em tom mais duro acerca das ações de Teerã.

Em uma novidade nesta fase da crise, o Irã também atingiu um navio de guerra do Kuwait, ferindo quatro marinheiros. Até aqui, a teocracia dizia só alvejar instalações americanas, mas na segunda (13) emitiu um comunicado dizendo que o apoio dos vizinhos aos EUA seria lido como um "ato de guerra".

Isso leva a questionamentos sobre a possibilidade de uma escalada envolvendo nações da região, o que não ocorreu com a exceção óbvia de Israel e, agora, da parte do Iêmen controlada por rebeldes aliados do Irã. Teerã também atacou bases ligadas aos americanos no Bahrein. Não há ainda uma estimativa de danos.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 14/07/2026

DUBAI QUER CONSTRUIR NOVO PORTO NOS EMIRADOS ÁRABES PARA DIMINUIR DEPENDÊNCIA DE HORMUZ

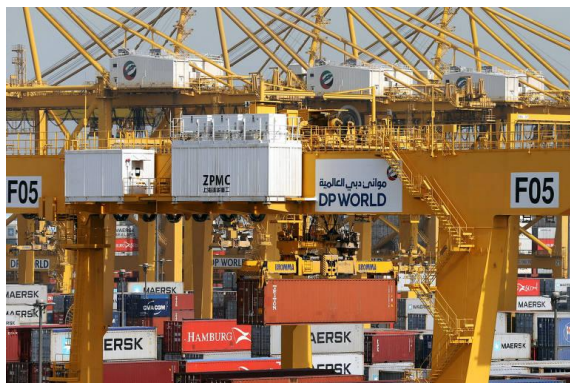
Atividade em Jebel Ali, principal porto da região, caiu até 95% após fechamento do estreito. Nova estrutura pode ser concluída em até um ano e meio; termos do projeto ainda estão em negociação.

Por Nicolas Parasie / Andrew England / Alice Hancock

Dubai e Londres | Financial Times -A empresa DP World está planejando construir um novo porto e um terminal de contêineres na costa leste dos Emirados Árabes Unidos que reduziria a dependência de Dubai de seu principal hub, Jebel Ali, e contornaria o estreito de Hormuz.

A operadora portuária sediada em Dubai está negociando o desenvolvimento de um porto multiuso totalmente novo na área costeira de Fujairah e um novo terminal no porto existente no mesmo emirado, disseram pessoas familiarizadas com o assunto.

Nas últimas duas décadas, a DP World se tornou uma das entidades mais prolíficas dos EAU internacionalmente, construindo um império de portos e logística ao redor do mundo, mas Jebel Ali continua sendo a joia da coroa do grupo e de sua proprietária, Dubai.



Vista de um terminal do porto de Jebel Ali, da DP World, em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos - Hamad I Mohammed - 27.dez.18/Reuters

Transferir parte da capacidade do porto para fora de Dubai marca uma mudança sísmica para o emirado, que se estabeleceu como um polo global de comércio e finanças, parcialmente graças ao crescimento de Jebel Ali.

Mas os planos da DP World estão alinhados com uma iniciativa mais ampla do governo emiradense de tentar blindar sua economia contra futuras hostilidades com o Irã, reduzindo sua dependência do estreito, onde drones e ataques de mísseis iranianos têm interrompido o transporte marítimo desde os ataques promovidos por Estados Unidos e Israel.



O novo projeto aprofundaria a presença da DP World no golfo de Omã, permitindo que contêineres entrem e saiam do país sem ter que passar pelo estreito, antes de movê-los em caminhões por terra até Dubai, Abu Dhabi e países vizinhos do Golfo.

Desde que a guerra começou no final de fevereiro, o Irã disparou quase 3.000 drones ou mísseis contra os EAU —mais do que contra qualquer outro país. No início do conflito, as autoridades atribuíram um incêndio em Jebel Ali à queda de destroços após a interceptação de um míssil.

A guerra com o Irã iniciou mais um capítulo difícil para o grupo, que apenas semanas antes havia removido seu presidente e diretor-executivo de longa data, Sultan Ahmed bin Sulayem, de seu cargo devido aos vínculos com o criminoso sexual Jeffrey Epstein.

A atividade em Jebel Ali, o maior porto de contêineres da região, caiu entre 90% e 95% após o fechamento de Hormuz durante a guerra, galvanizando a operadora portuária a buscar alternativas à via navegável.

A DP World agora está discutindo um termo de compromisso com autoridades governamentais, com a estrutura e o financiamento do novo projeto ainda a serem finalizados, disseram as pessoas ouvidas pelo Financial Times. O novo porto poderia ser concluído em até um ano e meio, disse um funcionário do alto escalão da empresa.

A DP World se recusou a confirmar detalhes de quaisquer projetos na costa leste, mas disse que "há planos em andamento em torno da diversificação para superar essa interrupção".

Autoridades do golfo disseram que a mudança para o leste não significava que Jebel Ali seria totalmente substituído. Construído e expandido ao longo de décadas, o hub consiste em uma vasta zona econômica livre, com armazéns ao lado de instalações de indústria pesada.

A DP World investiria inicialmente centenas de milhões de dólares para desenvolver as novas instalações, mas isso poderia aumentar ao longo do tempo dependendo de quanta capacidade adicional fosse necessária, disseram as pessoas.

Os planos da DP World ressaltam como a guerra no Irã forçou governos e empresas na região a reconsiderar infraestrutura e corredores econômicos desenvolvidos com a premissa de que haveria passagem ininterrupta pelo estreito.

Antes da guerra, o tráfego pelo estreito era de cerca de 135 embarcações por dia, mas mal ultrapassou 40 trânsitos diários desde que a via navegável foi brevemente declarada aberta novamente após EUA e Irã assinarem um cessar-fogo provisório.

O estado precário do processo diplomático foi sublinhado por uma escalada de ataques de retaliação e ataques iranianos a navios na estreita via navegável na última semana. As hostilidades mais recentes fizeram o tráfego cair drasticamente de novo.

O porto de Jebel Ali, que movimentou 15,6 milhões de contêineres de 20 pés (cerca de 6 metros) no ano passado, teve um papel central no estabelecimento de Dubai como um polo global de logística e reexportação, particularmente entre a China e a África. Mas sua localização significa que ele depende da estreita via navegável entre Irã e Omã.

"O impacto em Jebel Ali provavelmente será significativo e permanente", disse Lars Jensen, diretor-executivo da consultoria Vespucci Maritime.

A Moody's, agência de classificação de risco, disse que estima que os lucros gerais da DP World cairão de US\$ 6,6 bilhões (R\$ 33,9 bi) em 2025 para cerca de US\$ 5,9 bilhões (R\$ 303,3 bi) este ano devido ao conflito.

Desde o início da guerra, a empresa já se apoiou nas instalações da costa leste do país, desviando carregamentos de carga de Jebel Ali para os portos de Fujairah e Khor Fakkan, nas proximidades, que estão fortemente congestionados em função da crise.

Os novos planos surgem enquanto a Gulftainer, sediada em Sharjah, busca sua própria expansão no vizinho Khor Fakkan, um importante terminal de contêineres também localizado na costa leste dos EAU. A empresa anunciou no início deste mês um plano de investimento de US\$ 2 bilhões (R\$ 10,2 bi) para aumentar a capacidade em Khor Fakkan.

Fujairah, um dos sete emirados que compõem os EAU, já tem um papel estratégico na infraestrutura energética dos EAU, com Abu Dhabi exportando parte de seu petróleo bruto por lá, com planos de aumentar os volumes para contornar Hormuz.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 14/07/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - A EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO COMERCIAL NOS ÚLTIMOS 50 ANOS

Por Richard Grantham Opinião 14/07/2026 - 13:01



Houve uma verdadeira revolução na navegação comercial desde 1968, quando iniciei minha trajetória em uma agência marítima, até este 2026. Olhando em retrospectiva, parece outro mundo – em termos de comunicações, tipos de navios, infraestrutura portuária e automação das operações.

Quando comecei, praticamente tudo era manual e baseado em papel. As comunicações eram lentas, dependentes de telex, telefone fixo e, muitas vezes, de mensagens transmitidas “de navio para terra” com grandes atrasos. Hoje, trabalhamos com sistemas integrados, rastreamento em tempo real e

plataformas digitais que conectam armadores, terminais, autoridades e clientes de forma instantânea.

Os navios também mudaram profundamente. Do transporte geral e dos primeiros porta-contêineres, vimos a especialização e o aumento de escala: graneleiros cada vez maiores, porta-contêineres gigantes, navios de apoio altamente equipados, embarcações voltadas para eficiência energética e redução de emissões. A cabotagem ganhou relevância e se modernizou, e o apoio portuário se tornou uma operação altamente técnica, com rebocadores mais potentes e equipamentos sofisticados.

Nos portos, saímos de instalações simples, com baixa mecanização, para terminais automatizados, sistemas de gestão portuária, agendamento eletrônico de janelas, integração com ferrovias e rodovias, além de controles aduaneiros e sanitários cada vez mais digitalizados. A automação hoje está presente do gate ao guindaste, passando pelo planejamento de carga, segurança e monitoramento ambiental.

O que antes era uma atividade baseada principalmente em experiência empírica, hoje combina tecnologia, dados em tempo real, compliance regulatório e exigências ambientais rigorosas. Ainda assim, um ponto permanece constante: a importância das pessoas. A adaptação a tantas mudanças só foi possível graças aos profissionais que acompanharam, aprenderam e se reinventaram ao longo das décadas.

Pode parecer saudosismo, mas é apenas a nossa realidade. Quem viveu essa transformação sabe que não se trata de “olhar para trás com nostalgia”, e sim de reconhecer o quanto o setor evoluiu – e o quanto ainda vai mudar.

E qual a perspectiva de futuro no setor?

Vejo uma integração ainda maior entre tecnologia, sustentabilidade e qualificação humana:

Navios mais eficientes e com menor pegada ambiental;

Uso intensivo de dados e inteligência artificial nas decisões operacionais;

Portos mais verdes, conectados e integrados às cadeias logísticas internas.

Depois de tantas mudanças, fica um aprendizado: a navegação comercial vai continuar se transformando, e a capacidade de se atualizar, colaborar e formar as próximas gerações será cada vez mais decisiva.



Ter vivido essa jornada – da navegação de “ontem” à logística marítima hiperconectada de hoje – é um privilégio. E é com essa experiência que sigo olhando para o futuro do nosso setor.

Richard Grantham é gerente da filial Rio Grande (RS) da Saam Towage no Brasil e em fase de transição para a aposentadoria.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2026

GENIL MAZZA - CLARKSONS

Por Executivos 13/07/2026 - 19:18



Genil Mazza inicia, nesta terça-feira (14), uma nova fase da carreira, agora na Clarksons. Baseado no Rio de Janeiro, Genil apoiará o crescimento das atividades de corretagem offshore da Clarksons no Brasil e em toda a América Latina, aproveitando sua rede de relacionamentos no setor, conhecimento de mercado e experiência comercial.

Genil possui mais de 15 anos de experiência nos setores marítimo, offshore e de navegação na América Latina. Ao longo de sua carreira, desenvolveu histórico em desenvolvimento de negócios, negociações comerciais e gestão de

relacionamentos com armadores, operadores, estaleiros e demais stakeholders do segmento offshore em toda a região.

Antes de ingressar na Clarksons, Genil ocupou cargos comerciais de liderança na Wärtsilä, sendo sua posição mais recente a de responsável pelas atividades de vendas de Novas construções (Newbuilding Sales) na América Latina. Também adquiriu experiência internacional por meio de uma rotação junto às equipes de Pesquisa & Desenvolvimento (P&D) e Engenharia da Wärtsilä na Finlândia, ampliando sua compreensão técnica e comercial da indústria marítima.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2026

DRAGAGEM DO CANAL DE PARANAGUÁ É ENQUADRADA NO REIDI

Por Danilo Oliveira Portos e logística 13/07/2026 - 19:04



Valor estimado do investimento dos concessionários dos serviços contratados passará de R\$ 1,2 bilhão para aproximadamente R\$ 1,1 bilhão, com suspensão de Pis e Cofins prevista no regime especial

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou o enquadramento do projeto de dragagem, ampliação e gestão do canal de acesso aquaviário do porto de Paranaguá (PR) no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). Com a suspensão de Pis e Cofins, o valor estimado do investimento passa de R\$ 1,2 bilhão para aproximadamente R\$ 1,1 bilhão.

O projeto possui prazo estimado de execução de cinco anos, correspondente ao período de abril de 2026 a abril de 2031. O consórcio responsável estima a geração de, aproximadamente, 100 postos de trabalho diretos e indiretos durante o pico da execução das obras de implantação dos investimentos.

O contrato de concessão do canal de acesso dos portos paranaenses de Paranaguá e Antonina foi assinado em março de 2026 entre representantes do Consórcio Canal Galheta Dragagem (CCGG) e dos governos federal e do Paraná. A concessão ao setor privado da dragagem e serviços associados, a primeira do tipo no Brasil, resultou em pagamento de outorga de R\$ 276 milhões, pelo consórcio, formado pelas empresas FTS Participações Societárias, Deme Concessions e Deme Dredging, que ficará responsável pela operação do canal pelos próximos 25 anos e vai investir mais de R\$ 1 bilhão nos cinco primeiros anos do contrato.

Os recursos serão aplicados inicialmente em obras de dragagem e aprofundamento para ampliar o calado operacional do canal, de 13,3 para 15,5 metros, o que vai permitir a passagem de embarcações de porte maior do que as que atracam hoje e aumentar a capacidade de movimentação de cargas pelo terminal. Além disso, o consórcio será responsável pela manutenção permanente e pela modernização da sinalização.

Em seu despacho, a secretária-executiva do MPor, Thairyne Oliveira, determinou que a sociedade de propósito específico Paranaguá Port Channel Company SPE S.A, constituída pelos vencedores do leilão de concessão, deverá informar ao MPor, no prazo de 30 dias, sobre eventual conclusão do projeto do pedido de cancelamento da habilitação. A portaria entra em vigor a partir desta segunda-feira (13), data de publicação da habilitação no Diário Oficial da União.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/07/2026

CMA CGM FAZ PRIMEIRO ABASTECIMENTO DE PORTA-CONTÊINER COM ETANOL NO PORTO DE SANTOS

Da Redação Navegação 13/07/2026 - 18:32



A CMA CGM, em parceria com Copersucar e Bunker One, realizou em 12 de julho, no Porto de Santos, o primeiro abastecimento com etanol de um navio porta-contêineres transoceânico no Brasil, o CMA CGM IRON, marcando um avanço na adoção de combustíveis renováveis na navegação de longo curso.

O navio, com capacidade de cerca de 13.000 TEU (unidades equivalentes a contêiner de 20 pés), é equipado com motor tricombustível certificado para operar com etanol, o que permite o uso de combustíveis



de menor intensidade de carbono sem alterar o perfil operacional típico das rotas de longo curso. A operação envolveu a Copersucar como fornecedora do etanol, Santos Brasil e AGEO Terminais na infraestrutura de armazenagem e movimentação, e a Bunker One na coordenação do bunker, com abastecimento realizado por barcaça dedicada, seguindo padrões internacionais de segurança.

Segundo as empresas envolvidas, o etanol utilizado provém de uma cadeia produtiva certificada, com expansão da cultura de cana-de-açúcar sobre áreas de pastagens degradadas e aderência às exigências de sustentabilidade e desmatamento zero previstas no programa RenovaBio. Na avaliação dos parceiros, o combustível reúne três atributos centrais para o uso marítimo: redução relevante das emissões de gases de efeito estufa, disponibilidade imediata em escala comercial e infraestrutura de produção já consolidada no Brasil, fatores que ganham peso diante da crescente demanda global por combustíveis sustentáveis.

A operação em Santos também reforça a estratégia da CMA CGM de ampliar o uso de energias de baixo carbono em sua frota. O CMA CGM IRON é o primeiro de uma série de 12 porta-contêineres de 13.000 TEU com motor tricomcombustível certificado para etanol, e o grupo projeta operar cerca de 200 navios aptos a utilizar combustíveis alternativos até 2031, em linha com a meta corporativa de atingir neutralidade de carbono até 2050.

Para Copersucar, o abastecimento demonstra a capacidade de integrar produção, logística e mercado para viabilizar soluções bioenergéticas em escala, abrindo espaço para que o etanol passe a compor, de forma competitiva, a matriz energética da navegação. Já a Bunker One destaca que a frota global de navios aptos a receber metanol – e, por consequência, etanol – hoje é estimada em cerca de algumas dezenas de embarcações, com previsão de saída de centenas de novos navios preparados para combustíveis não fósseis nos próximos anos, o que deve ampliar a demanda por operações semelhantes em portos estratégicos como Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 14/07/2026