

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 121/2026
Data: 17/07/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TERÁ TRAÇADO DISCUTIDO COM O MINISTÉRIO PÚBLICO PARA MINIMIZAR DESAPROPRIAÇÕES	4
PEDRO DORIA PROJETA QUE POLARIZAÇÃO POLÍTICA NO BRASIL DEVE PERSISTIR ATÉ 2030	5
PORTO DE SANTOS SERÁ BENEFICIADO COM OBRA DO TRECHO NORTE DO RODOANEL EM SÃO PAULO	7
ATRASSO EM OBRA DA PERA FERROVIÁRIA NO PORTO DE SANTOS IMPEDE EXPANSÃO DE OPERAÇÕES NO LITORAL DE SÃO PAULO	8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
TARIFAÇÃO DOS EUA DERRUBA EXPORTAÇÕES DE 20 ESTADOS BRASILEIROS	10
JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP	13
MOVIMENTO GUARUJÁ 2034 APONTA PORTO DE SANTOS, TÚNEL E AEROPORTO COMO PILARES PARA O FUTURO DA CIDADE 13	
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	14
ANTAQ DIVULGA BALANÇO DA OPERAÇÃO ESPECIAL DE FISCALIZAÇÃO DURANTE O FESTIVAL DE PARINTINS	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	15
REPACTUAÇÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA AVANÇA COM APRESENTAÇÃO DO PROJETO AO MERCADO	15
POR DENTRO DOS PORTOS: ENTENDA AS DIFERENÇAS ENTRE TERMINAL ARRENDADO E TUP	16
PORTAL PORTO GENTE	18
PORTO DE PARANAGUÁ INVESTE R\$ 6,8 BILHÕES E AMPLIA CONEXÕES COM A ALEMANHA EM MEIO À DISPUTA POR ESPAÇO NO MAPA LOGÍSTICO BRASILEIRO	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT	21
EDITORIAL – A MELHOR RESPOSTA AO TARIFAÇÃO	21
ENGENHARIA – OPINIÃO - SOBERANIA SEM ISOLAMENTO: NO QUE O BRASIL ACERTOU, ONDE ERROU E COMO DEVE REAGIR AO TARIFAÇÃO	22
POLÍTICA - FIM DA 6x1: 69% DOS ELEITORES SÃO FAVORÁVEIS	25
NACIONAL - HUB – CURTAS - FALTA DE MOTORISTAS PROFISSIONAIS PODE COMPROMETER LOGÍSTICA NOS PRÓXIMOS ANOS	26
<i>O próximo apagão</i>	26
<i>A aposta de Santoro</i>	26
<i>Mudanças no Free Flow</i>	26
<i>Preparativos para a final da Copa</i>	26
<i>Alterações em voos</i>	26
POLÍTICA - DARIO DURIGAN PEDE TEMPO PARA CALCULAR IMPACTO FISCAL DE PEC	27
POLÍTICA - SENADO AMPLIA PROTEÇÃO DE CATEGORIAS	28
COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL FOI TARIFADO POR NÃO SE CURVAR A TRUMP, DIZ MAURO VIEIRA	28
COMÉRCIO EXTERIOR - MINISTRO VÊ ATAQUE ARROGANTE A LULA EM POST	29
COMÉRCIO EXTERIOR - GALÍPOLO RECHAÇA ARGUMENTOS DOS EUA CONTRA PIX: “SÃO DESCULPAS”	30
COMÉRCIO EXTERIOR - MAIS DE 2 MIL PRODUTOS FICAM ISENTOS	31
COMÉRCIO EXTERIOR - TARIFAS PÔEM BRASIL ENTRE PAÍSES COM CONDIÇÕES MAIS RESTRITIVAS	32
COMÉRCIO EXTERIOR - TARIFAS PÔEM BRASIL ENTRE PAÍSES COM CONDIÇÕES MAIS RESTRITIVAS	33
COMÉRCIO EXTERIOR - TAXA AMPLIA INSEGURANÇA, AVALIA CNI	34
COMÉRCIO EXTERIOR - MAIORIA VÊ RESPONSABILIDADE DE FLÁVIO BOLSONARO NO NOVO TARIFAÇÃO	34
COMÉRCIO EXTERIOR - PRÉ-CANDIDATOS À PRESIDÊNCIA REAGEM À TAXA	35
TRANSPORTES - PORTOS - NOVO ACESSO AO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO ENTRA EM OPERAÇÃO	36
TRANSPORTES - PEDRO BENEVIDES É NOMEADO DIRETOR-PRESIDENTE DA VPORTS	37
TRANSPORTES - PORTOS - ESTUDO APONTA DESAFIOS PARA DESCARBONIZAÇÃO DOS	37
TRANSPORTES - PORTOS - GRUPO FILIPINO ASSUME CONTROLE TOTAL DA ITRACKER NO PORTO DO RIO DE JANEIRO	38
TRANSPORTES - AEROPORTOS - GOVERNO FAZ SONDAÇÃO DE MERCADO PARA REPACTUAÇÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA	39
TRANSPORTES - FERROVIAS - TRANSNORDESTINA: TCU MANTÉM SUSPENSÃO DAS OBRAS ENTRE SALGUEIRO E SUAPE ..	39
TRANSPORTS - RODOVIAS - STF SUSPENDE PROCESSO DA ANTT PARA NOVAS LINHAS DE ÔNIBUS INTERESTADUAIS	41
PETRÓLEO E GÁS - NOVO APLICATIVO DA ANP PERMITE AVALIAR POSTOS E DENUNCIAR IRREGULARIDADES	43



ENERGIA - MP PEDE AO TCU APURAÇÃO SOBRE AUMENTO DA MISTURA DE ETANOL NA GASOLINA.....	44
MINERAÇÃO - OURO CAI ABAIXO DE US\$ 4 MIL COM DÓLAR FORTE E EXPECTATIVA DE JUROS ALTOS	45
COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - LIÇÕES DA TERRA DO SOL NASCENTE SOBRE MARKETING PESSOAL	46
BRASIL EXPORT - MINERAIS CRÍTICOS COLOCAM CENTRO-OESTE NO MAPA DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	47
PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2026 - SUJEITA A ALTERAÇÕES E CONFIRMAÇÕES	49
FINANÇAS - IBOVESPA RECUA COM CAUTELA SOBRE TARIFAÇÃO E MAU HUMOR EM NY	49
FINANÇAS - DÓLAR SOBE 0,40%, COTADO A R\$ 5,09	50
JUSTIÇA - EDSON FACHIN BLINDA O STF CONTRA 'PRESSÕES EXTERNAS'	51
JUSTIÇA - MORAES ASSUME PRESIDÊNCIA DA CORTE	52
INTERNACIONAL - IRÃ AMEAÇA FECHAR OUTRAS ROTAS MARÍTIMAS E AUMENTA TENSÃO.....	53
INTERNACIONAL - CATAR NEGA PARTICIPAÇÃO EM OFENSIVA.....	54

JORNAL O GLOBO – RJ..... 54

ALCOLUMBRE PRORROGA MP COM MEDIDA PARA CONTER ALTA DOS COMBUSTÍVEIS	54
TARIFAÇÃO: GOVERNO LULA RECONHECE QUE EUA REAGIRIAM À RECIPROCIDADE E PROCESSO DEPENDERÁ DE CONSULTA A SETORES	55
SECRETARIA DE AGRICULTURA DOS EUA DEFENDE TARIFAÇÃO CONTRA O BRASIL E DIZ QUE 'DIAS DE INJUSTIÇA ESTÃO NO FIM'	56
CNI QUER MISSÃO DA NOVA INDÚSTRIA BRASIL PARA ENFRENTAR TARIFAÇÃO DOS EUA.....	57
'NÃO CABE FALAR EM RETALIAÇÃO', DIZ MINISTRO DA FAZENDA SOBRE TARIFAS DOS EUA	58
TARIFA DE TRUMP DEVE ATINGIR 36,5% DAS EXPORTAÇÕES DO AGRO BRASILEIRO AOS EUA, ESTIMA ENTIDADE.....	59
REINO UNIDO ESTATIZA SIDERÚRGICA PARA EVITAR QUE SÓCIOS CHINESES FECHAM ÚLTIMA USINA DO PAÍS	60

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 62

NO MUNDO DO TARIFAÇÃO, VALE A LEI DA SELVA, E O BRASIL TEM QUESTÕES A RESOLVER, DIZ RUBENS BARBOSA	62
US\$ 19,3 BI EXPORTADOS PELO PAÍS AOS EUA ESTÃO ISENTOS DE QUALQUER MEDIDA TARIFÁRIA, DIZ APEXBRASIL	65
LULA DIZ QUE SÓ VAI FALAR DO TARIFAÇÃO QUANDO TRUMP FALAR: 'CONTRA O BRASIL NINGUÉM GANHA MENTINDO'	66
TARIFAÇÃO DE TRUMP DEVE ATINGIR 36,5% DAS EXPORTAÇÕES DO AGRO BRASILEIRO AOS EUA, DIZ CNA	67

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 68

PETROLEIRO É ATACADO POR DRONES PRÓXIMO A TERMINAL NO MAR NEGRO, DIZ CPC	68
VALE VÊ FORTE DEMANDA POR MINÉRIO DE FERRO E COBRE, MAS GUERRA SURGE COMO RISCO	69
SUPOSTOS PIRATAS APREENDEM NAVIO-TANQUE NA COSTA DO IÊMEN.....	71
84 PRODUTOS EXPORTADOS AOS EUA ESCAPARAM DE TARIFAÇÃO DE 25%, DIZ APEXBRASIL	71

FOLHA DE SÃO PAULO - SP..... 72

TCU ACHA IRREGULARIDADES EM 82% DAS EMENDAS PIX FISCALIZADAS EM MAIOR AUDITORIA SOBRE O TEMA.....	72
RJ MOVE AÇÃO PARA REAVER R\$ 641 MI INVESTIDOS PELO RIOPREVIDÊNCIA EM FUNDOS DO MASTER	74

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 75

CONTROLE DE EMISSÕES: WSC VÊ ACERTO EM PROPOSTA PARA DESTINAÇÃO DE RECEITAS, MAS APONTA RISCO DE DESVIO DO FOCO NOS PORTOS	75
GASEIROS DA TRANSPETRO E NAVIOS-PATRULHA OBTÊM PRIORIDADES DO FMM.....	76
EMBARCAÇÃO MULTIPROPÓSITO PODERÁ APOIAR INSTALAÇÃO DE EÓLICAS NO MAR	77

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 78

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	78
--	----

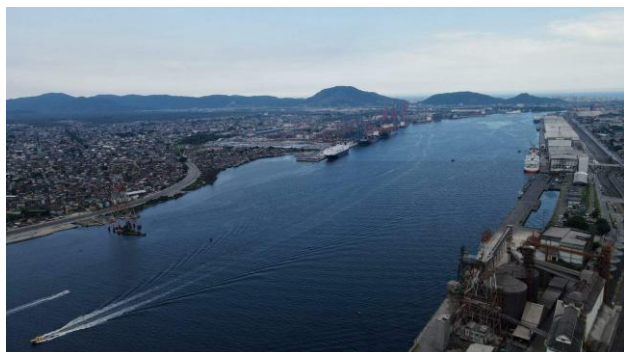


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TERÁ TRAÇADO DISCUTIDO COM O MINISTÉRIO PÚBLICO PARA MINIMIZAR DESAPROPRIAÇÕES

Encontro reunirá Ministério Público, construtora e autoridades para debater alternativa que deslocaria o terminal de passageiros e mudaria o acesso santista da ligação seca

Por Rafael Motta e equipe 17 de julho de 2026



Esperam-se, também, representantes da Autoridade Portuária, da Prefeitura, da Companhia Ambiental do Estado (Cetesb) e vereadores no encontro (Alexsander Ferraz/AT)

Membros do Ministério Público Estadual (MPSP), da construtora Mota-Engil e da Associação Comunitária do Macuco se reunirão na próxima terça-feira, às 15 horas, na sede do Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente (Gaema), em Santos. O encontro faz parte do andamento do inquérito civil no

qual, desde 2024, se acompanham os impactos socioambientais e urbanísticos relacionados ao projeto do túnel Santos-Guarujá.

Esperam-se, também, representantes da Autoridade Portuária, da Prefeitura, da Companhia Ambiental do Estado (Cetesb) e vereadores. O secretário da associação, José Santaella Júnior, afirma que se discutirá a possibilidade de alterar o traçado do túnel do lado santista com “zero desapropriação”. Seria, diz ele, a retomada da ideia de que o trajeto passe por onde está hoje o Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, em Outeirinhos, desde que a estrutura fosse deslocada para o Valongo.

Santaella sustenta que a ideia surgiu em 2021, mas havia virado “tema proibido” por causa da existência de uma rocha nas imediações do terminal — a Pedra de Teffé, que passou por três grandes obras de remoção nos últimos 150 anos. Mesmo assim, Santaella propõe que a questão seja retomada porque, no lado guarujaense do túnel, também se propõe modificar o traçado da ligação seca.

Valor da terra

Outro motivo apontado pelo secretário da Associação dos Moradores do Macuco é que, até hoje, não se sabe como ocorrerão eventuais desapropriações. Ele cobra que o pagamento tenha por base o valor da terra, “e não, avaliação in loco dos imóveis velhos e desgastados”.

Cogita Justiça

“Trata-se de impedir que façamos uma judicialização do processo, atrasando o cronograma e impactando a TSG”, pondera Santaella, em referência à TSG Concessionária, que desde o dia 8 responde por construir, operar, manter e cuidar dos investimentos relativos ao túnel — o que inclui desapropriações.

Quinhentos

O diretório do Podemos promoverá às 19 horas desta sexta (17), no Boqueirão, em Santos, um encontro no qual espera atingir uma meta: 500 novos filiados. Não poderão disputar estas eleições, mas, conforme o vice-presidente municipal do partido, Leandro Chadad, ajudarão a dar “mais poder de fogo” à legenda.

Cinco

Em 2 de agosto, em São Paulo, a convenção estadual do Podemos tende a confirmar cinco pré-candidaturas da Baixada: para deputado federal, as dos vereadores Jefferson Cezarolli (São Vicente) e Anderson Martins (Praia Grande); para estadual, as dos vereadores Fabrício Cardoso (Santos), Tiago Peretto (São Vicente) e Valdemir Batista Santana, o Val Advogado (Guarujá).

Saúde também

Na visita que fez a órgãos federais de Brasília na terça, o prefeito de Praia Grande, Alberto Mourão (MDB), também pediu mais verba para procedimentos de saúde de média e alta complexidades. Atualizar o teto financeiro permitirá mais atendimento especializado, diz.

PSDB responde

O coordenador do PSDB na Baixada e no Vale do Ribeira, Vinícius Leão (foto), afirma que o desmonte voluntário diretório do partido em Praia Grande, noticiada na coluna de terça-feira, é parte de “um momento de fortalecimento nacional, estadual e regional e, ao mesmo tempo, de renovação de seus quadros”.

Estadual avalia

Para Leão, cuja base eleitoral é em Cananeia, a situação também decorre de uma permanente avaliação do diretório estadual tucano sobre organização partidária, fidelidade política e resultados eleitorais de 2024 dos diretórios municipais. “Em algumas cidades, tais resultados deixaram a desejar”, diz o coordenador.

Velocidade

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara Federal se reuniu normalmente na quarta. Entre os 29 deputados presentes, dois da região, titulares do grupo: Rosana Valle (PL, 2a vice-presidente) e Paulo Alexandre Barbosa (PSD, 3o vice-presidente). Aprovaram-se pareceres favoráveis a seis projetos de lei. Tudo isso se fez em um encontro que durou três minutos e 25 segundos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/07/2026

PEDRO DORIA PROJETA QUE POLARIZAÇÃO POLÍTICA NO BRASIL DEVE PERSISTIR ATÉ 2030

Jornalista afirmou, em evento da Advocacia Ruy de Mello Miller, que mudanças sociais e a crise de representação mantêm o País em cenário de forte divisão política

Da Ted Sartori 17 de julho de 2026



Pedro Doria abordou a profunda mudança na base da sociedade brasileira ao longo dos anos e a influência disso no modelo político atual (Silvio Luiz/AT)

O processo de polarização política no qual o Brasil está inserido não aparenta mudar antes de 2030. É a projeção do jornalista e escritor Pedro Doria, com larga experiência em redações e criador do canal do YouTube Meio, que trata de temas da atualidade. A palestra integrou o evento comemorativo dos 65 anos da Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM), realizado nesta quinta-feira (16), no auditório do

Grupo Tribuna. O escritório é referência no setor portuário brasileiro.

Doria apresentou números de uma pesquisa para a Presidência da República feita pelo canal Meio em parceria com o Instituto Ideia. O levantamento projeta que haverá segundo turno entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o senador Flávio Bolsonaro (PL).

Há, porém, um período decisivo a ser percorrido, a se medir por acontecimentos importantes ocorridos em pleitos anteriores. “A primeira eleição que eu cobri profissionalmente foi a segunda eleição do Fernando Henrique Cardoso, em 1998. Uma das coisas que aprendi a respeito da campanha, a partir de meados de agosto, é o seguinte: a duas semanas do primeiro turno cai avião com candidato a presidente (Eduardo Campos, em 2014) e outro leva facada (Jair Bolsonaro, em 2018). Tudo muda de uma hora para outra”, lembrou.

Crises

O jornalista lembra que o Brasil vive uma crise democrática e de representação. “É uma crise à qual a gente vai ter que sobreviver de alguma forma. E o País não está sozinho nisso. Existe uma revolução na maneira como as pessoas se comunicam e se informam”, observa.

Ao mesmo tempo, analisa, houve uma profunda mudança na base da sociedade brasileira. “O País era pobre e hoje é de classe média, embora baixa. Isso muda as expectativas da sociedade em relação aos políticos. A gente não vai escapar de algumas reformas e estamos travados em um processo de polarização no qual está metida aproximadamente metade da sociedade brasileira”, argumenta.

O jornalista também deixou claro que as relações do Brasil com as potências mundiais não podem ser medidas com ideologias. “Não podemos deixar que preferências pessoais façam com que a gente se incline na direção dos Estados Unidos ou da China. Não sabemos quem vai ganhar essa briga e, por isso, não faz sentido brigar com ninguém”.



Público acompanhou debate relevante com sócios do escritório RMM (Vanessa Rodrigues/AT)

Painel trouxe temas importantes

Trazer à luz as principais discussões relacionadas ao Direito Marítimo e Portuário. Foi a intenção do painel que compôs o evento da Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM).

Os debatedores foram os advogados e sócios do escritório: Lucas Rênio (coordenador do núcleo sindical), Thiago Robles (coordenador do núcleo de negociações coletivas), Samara

Gualberto (responsável pela filial no Arco Norte), José Carlos Higa (coordenador do núcleo de Direito Público) e Fernando Moromizato (um dos coordenadores do núcleo de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro). A mediação foi do consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues.



O sócio administrador da RMM, Thiago Miller, lembrou que o ponto envolvendo capital e trabalho portuário é o único que não avança desde 1993, quando foi promulgada a Lei de Modernização dos Portos (8.630). “Estamos propondo o que a gente já vinha fazendo, que é construir relações e diálogo, avançando em todos os temas levantados: inovação, remuneração, tempo de trabalho e mudança dos equipamentos. Isso pode ser colocado na negociação”.

Thiago Miller discursou no evento (Vanessa Rodrigues/AT)

Os investimentos no Arco Norte, futuro da logística do agronegócio brasileiro, também foram abordados. “Aquela região precisa avançar, porque ainda é muito carente de infraestrutura. Tudo lá é mais difícil”, afirma.

Para a regulação da infraestrutura, lembrou Miller, há os instrumentos legais. “Vamos ser coerentes e aplicar a lei. Não precisa mudá-la. Precisamos dotar nossas administrações de pessoas técnicas.

Andamos para trás”. E o Direito Marítimo é responsável por garantir os direitos dos usuários e a adequada prestação dos serviços. “A empresa privada se submete porque é de interesse do País”, finaliza.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/07/2026

PORTO DE SANTOS SERÁ BENEFICIADO COM OBRA DO TRECHO NORTE DO RODOANEL EM SÃO PAULO

Entrega está prevista para ocorrer em setembro. Ligação deve receber 18 mil caminhões por dia e reforçar a logística de cargas

Por Bárbara Farias 17 de julho de 2026



Os 20 quilômetros restantes do Trecho Norte atravessarão os municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá, recebendo alto fluxo de caminhões (Via SP Serra/Divulgação)

O Trecho Norte do Rodoanel Mário Covas (SP-021) deverá ser concluído ainda neste semestre. A primeira fase foi inaugurada em dezembro do ano passado, e a segunda, com 70% das obras realizadas, tem entrega prevista para setembro. Com a liberação total, o

Trecho Norte receberá um fluxo médio de 18 mil caminhões por dia, facilitando, inclusive, o escoamento de mercadorias com destino ao Porto de Santos. As obras estão a cargo da concessionária Via SP Serra, do Grupo Via Appia.

O Rodoanel Norte abrange 44 quilômetros, os primeiros 24 km foram liberados ao tráfego de veículos em 23 de dezembro. A extensão restante, com 20 km, atravessará os municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá.

“As obras seguem em andamento, com a implantação das novas pistas entre a Rodovia Fernão Dias e a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, na Capital paulista. A conclusão está prevista para o segundo semestre de 2026. Após a finalização dos serviços, testes e liberações técnicas necessárias pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), o Rodoanel Norte passará a operar integralmente”, informou a Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI).

A SPI informou ainda que, após seis anos de paralisação, as obras foram retomadas em abril de 2024. O investimento total é de aproximadamente R\$ 3,4 bilhões, sendo R\$ 1,09 bilhão aportado pelo Governo Paulista e R\$ 2,25 bilhões pela concessionária.

Caminhões

Segundo o Estado, o Rodoanel Norte foi projetado para redistribuir o tráfego de caminhões que utilizam as marginais Tietê e Pinheiros, oriundos, principalmente, das rodovias Via Anhanguera e Bandeirantes.

O objetivo é que o novo acesso reduza o tempo de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo e facilite o acesso ao Porto de Santos, ampliando a capacidade logística para o escoamento de cargas destinadas à exportação, além de reduzir custos no transporte de cargas.

Conforme o Estado, a via fortalecerá a integração logística entre as regiões Sudeste e Nordeste e possibilitará a ligação com a região metropolitana de Campinas, dando acesso às zonas norte e noroeste do Estado. Também viabilizará a ligação com a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães e com as rodovias Fernão Dias (acesso a Minas Gerais e regiões Centro-Oeste e Norte do País) e

Presidente Dutra (Rio de Janeiro, região nordeste do Estado, Vale do Paraíba e Porto de São Sebastião).



A extensão, com 20 km, atravessará os municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá (Via SP Serra/Divulgação)

Benefícios

Para o diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mario Povia, “Trata-se de uma obra aguardada pela logística paulista e brasileira há vários anos. Não há dúvida acerca dos benefícios que trará ao escoamento de cargas destinadas ou oriundas dos portos paulistas — Santos e São Sebastião, aliviando consideravelmente o fluxo de veículos pesados na Região Metropolitana de São Paulo”.

Entretanto, Povia faz uma ressalva: “Noutra vertente, acende uma luz de alerta para a capacidade da Baixada Santista, em particular, na recepção de um maior fluxo de veículos antes da conclusão de uma série de obras que terão sinergia com o novo potencial do Rodoanel, como, por exemplo, os viadutos na região da Alemoa, a conclusão da perimetral da margem esquerda do Porto, a terceira descida do sistema Anchieta-Imigrantes e a ligação seca Santos-Guarujá”.

“Será fundamental a viabilização das obras do chamado Ferroanel, também na Região Metropolitana de São Paulo, para uma melhor distribuição da matriz de transportes, o que não nos impede de comemorar a importante página que está sendo virada a partir da conclusão do Rodoanel”, conclui.

Concessionária

Em nota, a concessionária Via SP Serra informou que as obras estão dentro do cronograma previsto. “Atualmente, o percentual geral de execução da obra é de 70%. Os trabalhos permanecem concentrados na construção de túneis, viadutos e pontes, além de desmontes de rocha, grandes escavações, serviços de terraplenagem, contenções, drenagem e pavimentação em diferentes segmentos”.

A empresa explica que 13 frentes de trabalho atuam simultaneamente na obra. A concessionária detalha que são 20 quilômetros de novas pistas, com três a quatro faixas de rolamento, dez túneis, 43 obras de arte especiais, uma nova Base da Polícia Militar Rodoviária, uma segunda base do Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU), além de “modernos sistemas inteligentes de operação, ampliando a segurança, a fluidez e a capacidade viária da região”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/07/2026

ATRASO EM OBRA DA PERA FERROVIÁRIA NO PORTO DE SANTOS IMPEDE EXPANSÃO DE OPERAÇÕES NO LITORAL DE SÃO PAULO

Obra de R\$ 257 milhões deveria ter sido concluída no início deste ano e é considerada essencial por especialistas para ampliar uso dos trilhos no cais santista

Por Ted Sartori 16 de julho de 2026

O atraso de pelo menos um ano em relação ao prazo prometido para a entrega da pera ferroviária de Outeirinhos, na Margem Direita do Porto de Santos, prejudica o desenvolvimento do cais santista, adiando a expansão na movimentação e a maior eficiência do modal. É o que dizem especialistas consultados por A Tribuna.

A obra, que ficou para o início do ano que vem, consiste em um pátio circular que possibilitará o transbordo da carga sem a necessidade de desmembramento do trem, agilizando o escoamento de mercadorias. A construção da estrutura é de responsabilidade da Associação Gestora da Ferrovia

Interna do Porto de Santos (AG-Fips), consórcio formado pelas empresas Rumo, MRS e VLI, e envolve o valor total de R\$ 257 milhões.



Pera ferroviária ocupará área de empresa em Outeirinhos (Sílvia Luiz/AT)

“A pera é fundamental para a expansão da operação de grãos e a melhoria em todas as manobras. Hoje, a quebra (divisão) de trens gera custos maiores, tanto para a Fips quanto para os terminais, com mais demora na operação de descarga porque os trens têm de ser quebrados. Então, qualquer atraso nessa obra atrasa o desenvolvimento de Santos”, argumenta o diretor da Graf Infra Consulting, Rodrigo Paiva.

O consultor ferroviário e diretor da Mallard Consulting, Alan Jones Tavares, explica que, caso a pera ferroviária estivesse em operação, seis benefícios estariam sendo percebidos: maior utilização da ferrovia, menor dependência do transporte rodoviário, redução das filas ferroviárias internas, maior número de trens atendidos por dia, redução dos tempos de permanência dos vagões dentro do Porto e consequente redução de custo nas operações.

“Quando estiver pronta, permitirá que um trem de grande porte entre inteiro ou com número maior de vagões, percorra o circuito em menos tempo - e não por aumento de velocidade - e saia já orientado para retornar à malha de acesso. Na prática, ela transforma a ferrovia interna do Porto em um sistema de fluxo mais fluido”, projeta.

Consequências do adiamento

Tavares observa quatro consequências causadas pelo adiamento. Uma é a de que o complexo portuário santista deixa naturalmente de movimentar mais carga ferroviária.

“É, provavelmente, o maior impacto. A capacidade adicional prevista pela obra simplesmente não entra em operação. Na prática, continua existindo um gargalo operacional. Isso significa que parte do crescimento da demanda precisa continuar utilizando caminhões, alguns fluxos ferroviários deixam de ser ampliados e terminais trabalham abaixo da capacidade operacional”, explica.

Outra é a manutenção dos altos custos logísticos, pois, lembra Tavares, sem a pera locomotivas trabalham mais tempo e, por consequência, vagões permanecem por períodos maiores no Porto. Com isso, os ciclos ferroviários aumentam e o custo por tonelada transportada cresce. “A produtividade dos ativos ferroviários permanece inferior ao planejado”, afirma.

Problemas na exportação de soja, milho, açúcar, farelo e celulose, e na importação de fertilizantes compõem o terceiro impacto. “Todos esses setores dependem de alta eficiência ferroviária. Quando o porto perde produtividade, aumenta o tempo de espera, cresce a incerteza logística e aumenta o custo do frete”, descreve.

A competitividade do Porto de Santos encerra a lista. “O Porto de Santos compete diretamente com outros corredores logísticos brasileiros. Quando sua infraestrutura ferroviária demora mais para evoluir, a vantagem operacional diminui, investidores postergam novos projetos e operadores logísticos deixam de capturar ganhos de eficiência”, define.

Investimentos

Os investimentos ferroviários também ficam comprometidos com o adiamento da pera ferroviária, segundo o consultor ferroviário e diretor da Mallard Consulting, Alan Jones Tavares. “Sob o ponto de vista do planejamento ferroviário, a pera funciona como uma infraestrutura estruturante.

Diversos investimentos dependem dela, entre eles a expansão dos corredores de grãos, o crescimento da movimentação de celulose, a ampliação dos terminais de Outeirinhos e o aumento da participação da ferrovia na matriz de transporte do Porto”, lista.

Tavares lembra que, sem essa obra, novos investimentos geram menor retorno, operadores evitam ampliar fluxos porque irão encontrar gargalos no complexo santista e parte dos ganhos previstos por outras intervenções ferroviárias fica represada.

“O adiamento da conclusão prolonga a existência do principal gargalo da ferrovia interna do Porto. A capacidade do complexo santista de absorver o crescimento futuro fica limitada”.

A pera ferroviária é uma das obras estruturantes previstas no contrato de cessão da Fips, em vigor desde outubro de 2023. Naquele momento, a promessa de conclusão era para início deste ano, o que não ocorreu. Embora não tenha cumprido o prazo prometido, a Fips explicou que, pelo contrato firmado com a APS, pode concluir até julho de 2027, mas afirma que a previsão é o primeiro trimestre do ano que vem.



Marimex aguarda liberação de terreno do antigo Teval, no Valongo, para fazer a mudança (Alexsander Ferraz/AT)

Marimex aguarda liberação

A transferência do terminal da Marimex, onde ficará a pera ferroviária, para a área do antigo Terminal Marítimo do Valongo (Teval), entre as Avenidas Martins Fontes e do cais do Saboó, ainda depende de alguns fatores, segundo a empresa.

Para a construção da estrutura destinada aos trens, a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Marimex assinaram acordo em 10 de agosto de 2023 que estabeleceu a troca, formalizada junto às autoridades desde o ano anterior - e que permitiu à Marimex acessar o terreno para dar início aos estudos de engenharia para o projeto do novo terminal.

A área total tem 111,2 mil metros quadrados (m²), tamanho estabelecido em razão de aditivo contratual ao arrendamento, feito em janeiro deste ano. Estão previstos armazéns cobertos e pátio de contêineres.

“No âmbito municipal, o Estudo de Impacto de Vizinhança e as respectivas medidas mitigadoras foram aprovados entre dezembro de 2025 e janeiro de 2026, permitindo dar sequência ao andamento do projeto, que passou por ajustes para compatibilização com o novo sistema viário previsto para a região. A transferência ocorrerá após a conclusão das etapas necessárias à entrada em operação da nova instalação, conforme os instrumentos firmados com o poder público”, explica, em nota, a Marimex.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 16/07/2026

Segundo a CNI, os efeitos do aumento de tarifas dos Estados Unidos estão sendo cada vez mais sentidos pela indústria brasileira

Patricia Raposo - De Recife - CEO do Movimento Econômico -
patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



Foto: Vosmar Rosa/MPOR

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) recebeu com preocupação a confirmação, nesta quarta-feira (15), de uma nova tarifa de 25% imposta pelos Estados Unidos sobre produtos brasileiros. Para a entidade, a sobretaxa tende a aprofundar a retração das exportações nacionais e aumentar a insegurança para empresas que mantêm relações comerciais entre os dois países.

“Os efeitos do aumento de tarifas dos Estados Unidos estão sendo cada vez mais sentidos pela indústria brasileira: 20 dos 27 estados reduziram suas exportações ao mercado norte-americano no primeiro semestre. Diante do anúncio de hoje, o cenário tende a piorar, corroendo ainda mais a competitividade da indústria brasileira. Não podemos poupar esforços para reverter essa lógica e retomar a relação que Brasil e Estados Unidos construíram”, afirmou o presidente da CNI, Ricardo Alban.

As medidas tarifárias adotadas pelos Estados Unidos desde 2025 já provocam reflexos no comércio bilateral. No primeiro semestre de 2026, as exportações brasileiras para o mercado norte-americano recuaram 13%, o equivalente a uma redução de US\$ 2,6 bilhões na comparação com o mesmo período do ano anterior.

A queda foi influenciada, principalmente, pela retração de 8,7% nas vendas de bens industriais. Entre os produtos mais afetados estão semimanufaturados de ferro e aço, ferro fundido bruto, pasta química de madeira não conífera, óleos de petróleo e semimanufaturados de outras ligas de aço.

Apesar da redução das vendas, os Estados Unidos permaneceram como o principal destino das exportações da indústria brasileira de transformação no período.

FIEPE

A indústria pernambucana poderá enfrentar um cenário mais crítico com a imposição de novas barreiras comerciais pelos Estados Unidos. Segundo o presidente da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe), Bruno Veloso, o novo tarifação pode comprometer cerca de 60% das exportações do Estado destinadas ao mercado norte-americano. Pernambuco exporta aproximadamente US\$ 130 milhões para os Estados Unidos, e cerca de 60% desse volume estaria diretamente sujeito às novas tarifas.



Fonte: elaborado pela CNI com base em estatística do USITC e das medidas do governo norte-americano, no código HTS10.

O presidente da Fiepe ressaltou que Pernambuco possui uma pauta exportadora com forte presença de produtos industriais, diferentemente de outros estados mais concentrados em commodities e no agronegócio. Por essa razão, as novas barreiras podem afetar de forma mais intensa a competitividade e a rentabilidade das empresas locais.

Segundo Veloso, os produtores pernambucanos já haviam reduzido suas margens de lucro no ano passado para manter os produtos competitivos no mercado norte-americano. Com a elevação das tarifas, parte dessas operações pode perder viabilidade comercial.

Fonte CNI

Embora quase 2,5 mil produtos tenham sido excluídos da nova cobrança, itens importantes para a economia de Pernambuco continuam sujeitos às tarifas, entre eles açúcar, uva fresca, inhame, pescados e sucos. A manga, uma das principais mercadorias exportadas pelo Vale do São Francisco, permaneceu isenta.

“A manutenção dessas taxas inviabiliza comercialmente alguns produtos ou reduz drasticamente a margem de lucro tanto do exportador quanto do agente americano. O setor sucroalcooleiro, pilar econômico de Pernambuco e do Nordeste, é um dos mais preocupados, especialmente diante da nova lista encabeçada pelo etanol e das restrições às cotas de exportação para os EUA”, afirmou Bruno Veloso.

Exportações caem em 20 estados

Os efeitos das tarifas em vigor desde 2025 também aparecem nos resultados regionais. No primeiro semestre deste ano, 20 das 27 unidades da Federação registraram queda nas exportações para os Estados Unidos, em relação ao mesmo intervalo de 2025.

ESTADOS MAIS AFETADOS PELA TARIFA ADICIONAL DE 25%

Veja parcela das exportações do setor sujeito à nova tarifa (Dados de Jan a Jun de 2026)

Estado	Valor exportado aos EUA (Jan a Jun de 2026)	% dos EUA nas exportações	Varição 26-25
São Paulo	6,0 bi	17,1%	-4,3%
Rio de Janeiro	2,9 bi	10,3%	+15,4%
Minas Gerais	1,9 bi	8,6%	-18,9%
Espírito Santo	1,4 bi	27,5%	-19,2%
Rio Grande do Sul	744,3 mi	7,6%	-22,6%
Santa Catarina	582,9 mi	9,5%	-32,9%
Paraná	499,6 mi	4,2%	-32,9%
Goiás	462,5 mi	6,6%	+42,1%
Pará	416,7 mi	3,2%	-31,4%
Bahia	373,2 mi	6,3%	-14,0%
Mato Grosso do Sul	371,0 mi	6,3%	+13,7%
Ceará	349,8 mi	33,4%	-36,9%
Maranhão	332,9 mi	14,8%	-0,6%
Mato Grosso	209,6 mi	1,1%	+25,8%
Rondônia	127,9 mi	6,2%	+49,1%
Sergipe	94,3 mi	52,3%	-35,9%
Pernambuco	35,9 mi	3,6%	-33,4%
Amazonas	35,8 mi	6,1%	-2,6%
Rio Grande do Norte	27,0 mi	4,2%	-72,0%
Tocantins	19,0 mi	1,0%	-52,1%
Alagoas	15,5 mi	4,4%	-64,9%
Piauí	11,6 mi	2,4%	-17,7%
Paraíba	10,3 mi	15,8%	+5,9%
Distrito Federal	5,5 mi	3,0%	+34,2%
Amapá	2,8 mi	4,0%	-41,2%
Acre	1,5 mi	2,4%	-62,8%
Roraima	0,2 mi	0,2%	-33,7%



JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP

MOVIMENTO GUARUJÁ 2034 APONTA PORTO DE SANTOS, TÚNEL E AEROPORTO COMO PILARES PARA O FUTURO DA CIDADE

Em entrevista exclusiva ao Jornal Portuário, Lourival de Pieri, presidente do Movimento Guarujá 2034, afirma que esses projetos são essenciais para que a cidade cresça de forma sustentável

Por Heloisa Helena -Redação



Movimento Guarujá 2034 aponta Porto de Santos, túnel e aeroporto como pilares para o futuro da cidade - Lourival de Pieri – Divulgação

O Movimento Guarujá 2034 é um projeto que nasceu com o objetivo de planejar ações para que, em 2034 (ano do centenário da cidade), Guarujá se consolide como referência nacional em desenvolvimento sustentável, eficiência urbana, segurança e geração de oportunidades. Para isso, a iniciativa menciona alguns projetos prioritários como o Túnel Santos-Guarujá e o Aeroporto Civil Metropolitano, além de considerar que o Porto de Santos desempenha o papel de grande âncora de desenvolvimento econômico dentro da estratégia do movimento.

Em entrevista exclusiva ao Jornal Portuário, Lourival de Pieri, presidente do Movimento Guarujá 2034, relatou que do ponto de vista econômico, o túnel trará impactos ao criar uma região metropolitana de fato integrada, facilitando a circulação de trabalhadores, estudantes, prestadores de serviços e turistas. Em relação ao mercado imobiliário e de negócios, Guarujá passará por um forte ciclo de valorização com a efetivação da ligação seca.

Além disso, de acordo com De Pieri, o Porto de Santos possui um papel importante no desenvolvimento da cidade e, por isso, o movimento já conta com projetos voltados ao equilíbrio das demandas do Porto de Santos e do Aeroporto Civil Metropolitano com as do turismo no Guarujá, considerando essas duas frentes (porto e turismo) como motores complementares de desenvolvimento.

Para que elas possam existir em harmonia, o presidente considera fundamental estruturar os chamados corredores segregados de desenvolvimento. Ele menciona que o Porto de Santos, na Margem Esquerda, deve possuir acesso viário exclusivo e otimizado, impedindo o estrangulamento do tráfego urbano e preservando as zonas de interesse turístico e residencial. A Margem Esquerda do porto traz ao Guarujá uma atividade que será a principal geradora de receita tributária indireta, empregos técnicos e atração de investimentos em infraestrutura no município.

Outros projetos de mobilidade urbana, infraestrutura náutica e eficiência logística mencionados por Lourival de Pieri incluem a segurança integrada, com câmeras inteligentes em parceria com a Muralha Paulista; o ordenamento de cargas pela Avenida Perimetral do Porto; a reestruturação da entrada da cidade como principal acesso terrestre; a Nova Conexão Seca Norte (estrada ligando o "Rabo do Dragão" à Rodovia Rio-Santos); os píeres públicos e o ecoturismo náutico; e o "Guarujá Explorer - BusTur", ônibus turístico de Guarujá.

Esses projetos foram escolhidos pelo movimento como prioritários e são considerados essenciais para que a cidade possa crescer de forma sustentável.

Em relação à preparação das novas gerações, o presidente destaca que o futuro do mercado de trabalho em Guarujá passará, obrigatoriamente, pelas áreas de logística portuária de alta performance, tecnologia da informação aplicada a cidades inteligentes (smart cities) e turismo sustentável de alto padrão. Dessa forma, o movimento propõe uma ampla parceria entre o poder público, universidades e o setor produtivo para a criação de centros de excelência e formação técnica profissionalizante, especialmente voltados aos jovens em todos os bairros do município.

“Educação e inovação são os únicos caminhos reais para rompermos a barreira da vulnerabilidade social e garantirmos um desenvolvimento inclusivo e duradouro”, afirma Lourival de Pieri.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 17/07/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DIVULGA BALANÇO DA OPERAÇÃO ESPECIAL DE FISCALIZAÇÃO DURANTE O FESTIVAL DE PARINTINS



Ação realizada entre 22 e 30/06 reforçou a segurança da navegação e acompanhou o transporte hidroviário de passageiros - resultando em 91 notificações e 26 autos de infração.

Brasília, 16/07/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) apresenta os resultados da ação de fiscalização realizada durante o Festival de Parintins, no Amazonas (AM). Concluída no fim de junho e integrada à

Operação Chapa Quente, a ação reforçou a segurança da navegação, acompanhou a prestação dos serviços de transporte hidroviário e ampliou a proteção aos usuários durante um dos períodos de maior movimentação de passageiros na região.

Conduzida por servidores da Gerência Regional de Manaus (GREMN), a iniciativa ocorreu de forma ininterrupta entre os dias 22 e 30 de junho. Foram realizadas 69 fiscalizações, que alcançaram 64 embarcações distintas e 41 empresas autorizadas.

Atuação em campo

As equipes analisaram o cumprimento das tarifas autorizadas, por meio do confronto entre os bilhetes emitidos e as tabelas oficiais, para coibir cobranças irregulares. Também verificaram a regularidade das linhas operadas, incluindo as rotas autorizadas e eventuais alterações operacionais não aprovadas pela Agência.

Outro foco da atuação foi o ordenamento dos portos e terminais, contribuindo para um fluxo mais seguro e organizado de passageiros durante os embarques e desembarques, especialmente nos períodos de maior demanda. Segundo Samuel Sousa, gerente substituto da Unidade Regional de Manaus, a dinâmica do transporte aquaviário durante o festival se dividiu em três momentos distintos: "o antes, quando as embarcações chegam ao município; o durante, quando o movimento permanece estável; e o pós-festival, marcado por uma saída intensa de passageiros para diferentes localidades da Região Norte, exigindo grande esforço de coordenação entre os órgãos envolvidos".

Além das atividades de fiscalização, as equipes acompanharam de perto a operação do transporte hidroviário na região, buscando assegurar a regularidade do serviço, a modicidade tarifária e a segurança da navegação. Segundo Samuel, apesar da intensidade dos trabalhos, especialmente

durante os turnos noturnos realizados sob fortes chuvas e elevado fluxo de passageiros, a missão foi considerada positiva.

Durante a operação, as equipes identificaram como principais irregularidades a ausência da tabela de preços em local visível aos usuários e da placa de identificação da ANTAQ contendo o número do Termo de Autorização e os canais de atendimento da Agência. Também foram verificados indícios de operação sem autorização da ANTAQ, além da realização de viagens em rotas e horários diferentes daqueles previstos nos respectivos Termos de Autorização.

Medidas adotadas

Em decorrência das irregularidades constatadas, a Agência expedirá 91 notificações para correção das inconformidades passíveis de saneamento e lavrará 26 Autos de Infração, com a instauração dos respectivos processos administrativos, nos termos da regulamentação vigente.

Em relação aos valores cobrados pelas empresas autorizadas, a ANTAQ realizará análise individualizada dos respectivos Termos de Autorização para verificar a conformidade das tarifas praticadas com aquelas autorizadas pela Agência. Caso sejam constatadas divergências, serão adotadas as medidas administrativas cabíveis, conforme previsto na regulamentação aplicável.

Atuação permanente

Para a ANTAQ, a fiscalização em eventos de grande porte contribui para fortalecer a atuação regulatória da Agência e promover um transporte aquaviário mais seguro, eficiente e adequado às necessidades da população.

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: 17/07/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

REPACTUAÇÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA AVANÇA COM APRESENTAÇÃO DO PROJETO AO MERCADO

Encontros nos dias 27 e 28 de julho vão apresentar o procedimento competitivo, esclarecer dúvidas e receber contribuições de potenciais interessados no projeto



Repactuação do Aeroporto de Brasília avança com apresentação do projeto ao mercado

Nos próximos dias 27 e 28 de julho, serão realizadas reuniões de Market Sounding (sondagem de mercado) sobre o procedimento de repactuação da concessão do Aeroporto Internacional de Brasília,

Presidente Juscelino Kubitschek. A iniciativa, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (Seppi), busca ampliar o diálogo com o mercado, apresentar os principais aspectos do projeto, esclarecer dúvidas e colher contribuições de potenciais interessados.

No dia 27 de julho, as reuniões ocorrerão presencialmente, em Brasília, na sede da Anac (Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C, 3º andar). Já no dia 28, os

encontros serão realizados de forma virtual. As reuniões serão individuais, com duração de até uma hora, e contarão com representantes do MPor, da Anac e da SEPPI, que apresentarão os detalhes do projeto e responderão aos questionamentos dos participantes.

Os interessados em participar devem se inscrever até 22 de julho de 2026, por meio do formulário disponível em: Formulário de inscrição para o Market Sounding.
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeQ0EPyibCuyyXpUXtovZWKcRSMFhw_gXA9JOOxFc5w_vA_ljw/viewform

A documentação completa do procedimento competitivo permanece disponível para consulta pública na página da Anac em: Consulta pública da repactuação da concessão do Aeroporto de Brasília.
<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/procedimento-para-repactuacao-do-aeroporto-internacional-de-brasilia>

Acordo de Repactuação

Em junho deste ano, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a solução consensual para o contrato e autorizou a realização do procedimento competitivo simplificado, que definirá o futuro operador do aeroporto. Vencerá o leilão a empresa ou consórcio que oferecer a maior alíquota variável.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 17/07/2026

POR DENTRO DOS PORTOS: ENTENDA AS DIFERENÇAS ENTRE TERMINAL ARRENDADO E TUP

Modalidades previstas na Lei dos Portos ajudam a explicar como funcionam as operações, os investimentos e a participação privada no setor portuário brasileiro

Imagem aérea de um terminal portuário de contêineres. Dois navios estão atracados junto ao cais, cercados por rebocadores. A área operacional reúne grandes pilhas de contêineres coloridos, guindastes portuários e equipamentos de movimentação de carga. Ao fundo, aparecem o mar, áreas de vegetação, ilhas e céu aberto.



Entender a diferença entre terminal arrendado e TUP ajuda a compreender como funcionam os investimentos e as operações no setor portuário brasileiro. Foto: Divulgação/Portos do Paraná

Quando se fala em leilão portuário, concessão ou novo terminal, é comum surgir a dúvida: o porto está sendo vendido? A resposta é não. O setor portuário brasileiro funciona a partir de diferentes modelos de exploração, previstos na Lei nº 12.815/2013, conhecida como Lei dos Portos. Cada modalidade possui regras próprias, formas específicas de autorização ou contrato e diferentes

responsabilidades para o poder público e para a iniciativa privada.

Conhecer essas diferenças ajuda a população a entender como os portos funcionam, como os investimentos são realizados e quais responsabilidades cabem ao poder público e à iniciativa privada. Também permite acompanhar com mais clareza os leilões, os contratos e as novas operações, fortalecendo o controle social sobre a infraestrutura portuária.

De forma geral, o porto organizado é um bem público construído e aparelhado para atender à navegação, à movimentação e armazenagem de mercadorias ou à movimentação de passageiros. Ele possui uma área delimitada pelo Poder Executivo e suas operações ficam sob jurisdição de uma



autoridade portuária, responsável pela administração do porto e pela coordenação das atividades realizadas dentro da área portuária.

Na prática, o porto organizado funciona como uma área pública estruturada para receber diferentes operações. Dentro dele podem existir cais, berços de atracação, armazéns, acessos terrestres, pátios, terminais arrendados e outras instalações utilizadas para movimentação de cargas e passageiros.

As instalações portuárias podem estar localizadas dentro ou fora da área do porto organizado. Entre os modelos mais conhecidos estão o terminal arrendado e o Terminal de Uso Privado (TUP), que têm formas diferentes de exploração e contratação.

Terminal arrendado

O terminal arrendado é uma instalação localizada dentro da área do porto organizado e explorada por uma empresa privada, por meio de contrato de arrendamento. Esse contrato é precedido de processo licitatório, geralmente realizado por leilão, e estabelece prazo, investimentos, obrigações de operação, metas de desempenho e regras de fiscalização.

Nesse modelo, a área continua sendo pública, mas a iniciativa privada assume a responsabilidade pela operação do terminal durante o período previsto no contrato. Ao fim do prazo, a infraestrutura permanece vinculada ao porto público. É o caso, por exemplo, de terminais leiloados dentro de portos organizados para movimentação de grãos, contêineres, combustíveis, fertilizantes, cargas gerais ou passageiros.

Em geral, os terminais arrendados são identificados por códigos técnicos que ajudam a reconhecer a área do projeto e o porto ao qual estão vinculados. No primeiro bloco de leilões portuários de 2026, realizado em fevereiro, por exemplo, foram ofertadas as áreas MCP01, no Porto de Santana (AP), POA26, no Porto de Porto Alegre (RS), e NAT01, no Porto de Natal (RN). Essas siglas são utilizadas em estudos, editais, leilões e documentos técnicos para diferenciar os projetos dentro da carteira de arrendamentos portuários.

Terminal de Uso Privado

O Terminal de Uso Privado, conhecido como TUP, é uma instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado. Diferentemente do terminal arrendado, o TUP não fica dentro da área do porto organizado e não é contratado por arrendamento.

Nesse caso, a instalação é autorizada pelo poder público e pode ser implantada e operada por empresa privada, observadas as regras regulatórias aplicáveis ao setor.

Por que essas diferenças importam?

As diferenças entre terminal arrendado e TUP ajudam a entender como os investimentos chegam ao setor portuário e como cada empreendimento é regulado.

Em todos os modelos, as atividades portuárias seguem normas legais, regulatórias, ambientais, trabalhistas e de segurança da navegação. Também há atuação de diferentes órgãos, como da autoridade portuária, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), da Marinha do Brasil, da Receita Federal e demais instituições competentes, conforme o tipo de operação.

Conheça outras modalidades de exploração acessando a Lei de Portos.
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 17/07/2026



PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE PARANAGUÁ INVESTE R\$ 6,8 BILHÕES E AMPLIA CONEXÕES COM A ALEMANHA EM MEIO À DISPUTA POR ESPAÇO NO MAPA LOGÍSTICO BRASILEIRO

Porto de Paranaguá amplia competitividade no mercado alemão com ciclo bilionário de investimentos

Ciclo de modernização e digitalização eleva competitividade dos produtos paranaenses na Europa, enquanto o segundo maior porto do país tenta segurar participação no escoamento da soja diante do avanço acelerado do Arco Norte.

Portogente • Comércio Exterior • Portos • Agronegócio



Porto de Paranaguá amplia investimentos em infraestrutura, digitalização e sustentabilidade para fortalecer o comércio com a Alemanha e o mercado europeu.

Destaque

Com localização estratégica e infraestrutura em constante expansão, o Porto de Paranaguá vem se consolidando como um dos principais hubs do comércio entre o Brasil e a Alemanha. O complexo portuário aposta em investimentos bilionários, digitalização e

adequação às exigências sanitárias e ambientais da União Europeia para aumentar a competitividade das exportações paranaenses.

R\$ 6,8 bi

Contratados para expansão e modernização

700 mil t

Exportadas para a Alemanha em 2025

US\$ 406,5 mi

Valor FOB exportado para a Alemanha

558 mil t

Farelo de soja exportado em 2025

73,5 Mt

Movimentadas pelos portos do Paraná em 2025

Com localização estratégica e infraestrutura em constante expansão, o Porto de Paranaguá vem se consolidando como um dos principais hubs do comércio entre o Brasil e a Alemanha. Além de atrair o interesse de empresas alemãs, o porto paranaense tem elevado a competitividade dos produtos do Estado no mercado europeu por meio de um ciclo contínuo de investimentos, digitalização e adequação a exigências sanitárias e ambientais cada vez mais rígidas do bloco europeu.



Investimentos bilionários miram acessos, digitalização e capacidade operacional

Em pleno processo de transformação, o Porto de Paranaguá já tem R\$ 6,8 bilhões contratados para expandir sua capacidade operacional e modernizar a infraestrutura, com foco na otimização de acessos rodoviários e ferroviários e no fortalecimento da transformação digital das operações. O movimento busca alinhar o porto aos padrões internacionais de qualidade exigidos pela Europa.

"Esses investimentos garantirão mais previsibilidade e eficiência, atendendo aos padrões internacionais de qualidade exigidos pela Europa."

Felipe Gama

Diretor de Tecnologia e Desenvolvimento Empresarial da Portos do Paraná.

O pacote se soma a um histórico recente de aportes robustos: desde 2023, o porto já recebeu mais de R\$ 5 bilhões em investimentos voltados à ampliação da capacidade de recepção de navios, com obras de dragagem e novos píeres e somente em 2025, mais de R\$ 2 bilhões foram confirmados por meio de leilões realizados na B3.

Entre os projetos mais recentes está a concessão à iniciativa privada do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, inédita para um porto público brasileiro: o consórcio Canal Galheta Dragagem venceu o leilão e assinou contrato de 25 anos que prevê R\$ 4,4 bilhões em investimentos, sendo R\$ 1,22 bilhão apenas nos cinco primeiros anos, para ampliar o calado do canal de acesso.

Estimativas do setor apontam que essa modernização pode elevar em 63% a capacidade operacional do complexo e ampliar a participação do modal ferroviário no escoamento de cargas de 15% para 50%, reduzindo custos de transporte em até 30%.

Resultados concretos no comércio com a Alemanha

Os números do agronegócio confirmam o avanço do relacionamento comercial entre Paranaguá e o mercado alemão. Em 2024, o porto exportou 457.969 toneladas de farelo de soja para a Alemanha, com US\$ 184 milhões em valor FOB, segundo a Portos do Paraná.

Em 2025, o volume da commodity cresceu para 558 mil toneladas uma alta de aproximadamente 22%, ainda que o valor FOB tenha permanecido praticamente estável, em US\$ 184,8 milhões, reflexo das fortes variações cambiais e de preços de mercado no período.

Considerando o total de mercadorias exportadas para a Alemanha em 2025, o volume superou 700 mil toneladas, somando US\$ 406,5 milhões em valor FOB — um indicativo de que o relacionamento comercial vai além do farelo de soja e abrange outras cargas do agronegócio paranaense.

Digitalização e exigências sanitárias como diferencial competitivo

A transformação digital tem sido um pilar essencial da estratégia de eficiência do porto. Com um sistema de gestão fornecido pela SAP, o Porto de Paranaguá modernizou seus processos internos, ganhando transparência e rastreabilidade ao longo de toda a operação um fator especialmente sensível para cargas agroindustriais destinadas a um mercado tão regulado quanto o europeu.

O porto também tem investido pesado em adequação às exigências sanitárias e ambientais da União Europeia, sobretudo no setor agroindustrial.

"Implementamos medidas estruturais e sanitárias rigorosas para atender a todas as exigências de segurança alimentar, rastreabilidade e prevenção de contaminação cruzada."

Gabriel Vieira

Diretor de Operações da Portos do Paraná.

Entre as principais práticas adotadas estão a certificação ISO e GMP+ Feed Safety Assurance, a classificação de 100% das cargas na recepção e no embarque, o controle automatizado de pesagem, sistemas informatizados de rastreabilidade, a aplicação de salmonelocida nas cargas quando exigida pela União Europeia, além de governança operacional auditável, com verificação formal e periódica dos produtos exportados.

Sustentabilidade também integra a estratégia comercial. O porto mantém um programa de incentivo a "Navios Verdes" onde embarcações com baixo impacto ambiental que recebem prioridade de acesso e atracação, reforçando a adequação às normas ESG exigidas pelos importadores europeus.

O outro lado da moeda: a disputa por espaço no mapa logístico brasileiro

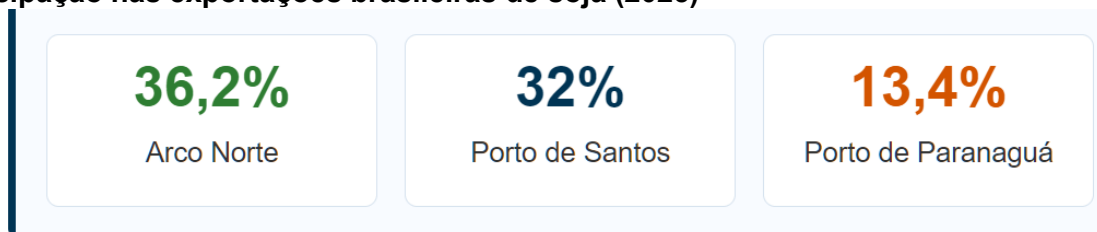
Apesar do bom desempenho no comércio com a Alemanha, os investimentos em Paranaguá também respondem a uma pressão competitiva crescente. O porto disputa cargas diretamente com Santos, Rio



Grande e São Francisco do Sul e, cada vez mais, com os portos do Arco Norte, que vêm ampliando participação no escoamento da produção agrícola brasileira, especialmente a originada no Centro-Oeste.

A mudança no mapa logístico nacional é significativa: em 2025, os portos do Arco Norte responderam por 36,2% das exportações brasileiras de soja, superando o Porto de Santos, com 32%, enquanto Paranaguá concentrou 13,4% dos embarques da commodity que é uma fatia relevante, mas cada vez mais pressionada pela concorrência de corredores mais próximos das novas fronteiras agrícolas do país.

Participação nas exportações brasileiras de soja (2025)



Ainda assim, o desempenho global dos portos paranaenses segue em trajetória de crescimento acelerado. Em 2025, a movimentação total saltou de 66,7 milhões de toneladas em 2024 para 73,5 milhões de toneladas, alta de 10,1%, esse é o maior crescimento percentual em volume de cargas registrado entre os complexos portuários brasileiros no período, superando inclusive projeções técnicas que previam esse patamar apenas para 2035.

Indicadores do Porto de Paranaguá	
Indicador	Valor
Investimentos contratados em expansão e modernização	R\$ 6,8 bilhões
Investimentos anunciados desde 2023	Mais de R\$ 5 bilhões
Concessão do Canal Galheta	R\$ 4,4 bilhões / 25 anos
Farelo de soja exportado para a Alemanha (2024)	457.969 t / US\$ 184 milhões FOB
Farelo de soja exportado para a Alemanha (2025)	558 mil t / US\$ 184,8 milhões FOB
Total exportado para a Alemanha em 2025	Mais de 700 mil t / US\$ 406,5 milhões FOB
Movimentação dos Portos do Paraná (2025)	73,5 milhões de toneladas (+10,1%)
Participação nas exportações brasileiras de soja (2025)	Paranaguá: 13,4% • Santos: 32% • Arco Norte: 36,2%

O primeiro semestre de 2026 manteve a trajetória positiva, com 34,44 milhões de toneladas movimentadas, novo recorde histórico para o período, impulsionado pelo salto de 21% nas exportações de soja em grão e de 8,9% nas cargas containerizadas.

Indicadores do Porto de Paranaguá

Análise Portogente

O anúncio de R\$ 6,8 bilhões em investimentos no Porto de Paranaguá confirma uma tendência que já vinha se desenhando desde 2023: o segundo maior porto do país sabe que não pode mais contar apenas com sua localização estratégica para manter clientes como a Alemanha. A combinação de digitalização via SAP, certificações sanitárias no padrão europeu e um programa de navios verdes mostra que Paranaguá está competindo não só em preço e prazo, mas também em conformidade

regulatória, um critério que tende a pesar cada vez mais nas decisões de compra de importadores europeus.

Ao mesmo tempo, os números do Arco Norte contam uma história de alerta para o porto paranaense: a fatia de 13,4% nas exportações de soja, ainda que relevante, já é menos da metade da participação conquistada pelos portos do Norte do país, que se beneficiam de rotas mais curtas até as novas fronteiras agrícolas do Centro-Oeste.

Nesse contexto, a concessão do canal de acesso ao consórcio Canal Galheta Dragagem que vem com potencial para elevar a participação ferroviária no escoamento de cargas de 15% para 50%, pode ser o fator decisivo para Paranaguá sustentar sua relevância no comércio exterior brasileiro na

próxima década, especialmente em mercados de alto valor agregado e alta exigência regulatória, como o alemão.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/07/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A MELHOR RESPOSTA AO TARIFAÇO

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O Governo dos Estados Unidos confirmou, na noite da última quarta-feira, dia 15, a imposição de tarifas de 25% sobre produtos brasileiros. Utilizou como base legal a Seção 301, dispositivo da Lei de Comércio Americana de 1974 que autoriza o Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês) a investigar e punir práticas comerciais consideradas “irrazoáveis” por um parceiro. O instrumento muda; a lógica é a mesma do tarifaço de 50% tentado por Donald Trump em julho do ano passado, com base na Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional (IEEPA), medida derrubada pela Suprema Corte americana em fevereiro. O Brasil levou um ano para chegar aqui. A decisão sobre como responder determinará os próximos anos.

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, foi direto ao nomear o que aconteceu: Washington exigiu a “capitulação” do Brasil, ou seja, a abertura total e irrestrita de setores inteiros da economia a empresas americanas, sem qualquer contrapartida para as exportações brasileiras. O País realizou mais de trinta reuniões presenciais, virtuais ou por telefone com representantes da Casa Branca desde março de 2025, incluindo onze contatos com o secretário de Estado, Marco Rubio, e com o próprio representante comercial Jamieson Greer. Negociou. Cedeu onde podia ceder. E recusou onde a exigência era, nas palavras do chanceler, “desmedida e irrazoável”. A tarifa de 25% é a punição por essa recusa. Lida assim, o Brasil não está numa guerra comercial que começou errada. Está pagando o preço de ter dito não a demandas que qualquer país soberano teria recusado.

O problema não é o diagnóstico. O problema é a resposta. Nos bastidores do Palácio do Planalto, a discussão recai sobre duas opções: usar a Lei de Reciprocidade para elevar tarifas sobre produtos americanos, ou manter a via diplomática e jurídica que o Governo praticou até aqui. A primeira opção tem apelo político óbvio — e custo econômico igualmente óbvio. Projeções da Fundação Getúlio Vargas (FGV) mostram que uma retaliação tarifária direta elevaria a queda do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro de 0,16% para até 0,41%, enquanto o impacto adicional sobre a economia americana seria marginal, de 0,03% para 0,08%. A assimetria não é política nem ideológica, é aritmética. O Brasil tem mais a perder numa escalada do que os Estados Unidos, porque depende mais do comércio externo como proporção do PIB e porque suas exportações aos americanos são mais concentradas em setores sensíveis a choques de demanda.

A via diplomática e jurídica, apesar de mais lenta e menos espetacular, tem sustentação real. As práticas comerciais brasileiras investigadas pela Seção 301, como o sistema de pagamentos instantâneos Pix, as políticas de comércio digital, as acusações de desmatamento, são, como demonstrou o próprio chanceler, desprovidas de lastro factual. O Pix é infraestrutura pública do Banco Central do Brasil (BCB), disponível a todas as instituições que operam no mercado nacional, inclusive bancos americanos. O desmatamento na Amazônia recuou significativamente desde 2022, com dados verificáveis pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe). A jurisprudência da Organização Mundial do Comércio (OMC) já condenou os Estados Unidos, em 2022, por invocar a exceção de segurança nacional do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT) de forma abusiva, precisamente o tipo de argumento que ressurgiu agora sob outro rótulo jurídico. O Brasil tem, nos foros multilaterais, um caso tecnicamente sólido. Abandonar essa posição para travar uma guerra de tarifas em que leva desvantagem estrutural seria desperdiçar a única vantagem real que possui.



O BE News defende que a resposta correta ao tarifaço americano é a combinação que a análise do episódio completo já sugere: continuar e aprofundar a diversificação de mercados, processo que levou o superávit comercial brasileiro a crescer US\$ 12 bilhões no primeiro semestre de 2026, em relação ao mesmo período de 2025, em plena pressão tarifária global, o que demonstra que a estratégia funciona; consolidar o acordo entre o Mercosul e a União Europeia além da vigência provisória; acelerar as negociações com o Japão e explorar a abertura canadense para um entendimento semelhante; e manter o litígio na OMC não como gesto simbólico, mas como construção metódica de precedente jurídico que preserve a credibilidade do Brasil como litigante de boa-fé no sistema multilateral de comércio.

O chanceler Mauro Vieira disse que o que incomoda Washington é o fato de o Brasil não ter se curvado. Tem razão. E a forma mais eficaz de continuar sem se curvar não é elevar o tom do conflito com retaliação tarifária, mas provar, com a consistência da própria política comercial, que o País não precisa da aprovação americana para crescer, exportar e atrair investimento. Essa é uma mensagem que mercados, parceiros e a própria Casa Branca seguramente entendem melhor do que qualquer sobretaxa sobre produtos americanos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

ENGENHARIA – OPINIÃO - SOBERANIA SEM ISOLAMENTO: NO QUE O BRASIL ACERTOU, ONDE ERROU E COMO DEVE REAGIR AO TARIFAÇO

ALFREDO RODRIGUES

Engenheiro portuário, pesquisador e consultor portuário

opinioao@portalbenews.com.br

A busca por uma maior diversificação de mercados, que deixou de ser discurso e virou política de fato, pode ser considerada o segundo acerto. O superávit comercial brasileiro somou US\$ 42 bilhões no primeiro semestre deste ano, US\$ 12 bilhões a mais que no mesmo período de 2025, em plena guerra tarifária global.

Um ano após Donald Trump anunciar uma tarifa de 50% sobre praticamente toda a pauta exportadora brasileira, o Brasil não encontrou paz comercial com Washington, mas, sim, uma nova rodada. Na noite da última quarta-feira, 15 de julho, o Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR) confirmou que aplicará novas tarifas ao País, desta vez com base na Seção 301 da Lei de Comércio americana de 1974, depois que a Suprema Corte dos EUA, em fevereiro, invalidou o uso da Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional (IEEPA) que sustentava o tarifaço original. Trocou-se o instrumento jurídico, a pressão sobre as exportações brasileiras permanece.

Passado esse ciclo, da carta de julho de 2025 à confirmação da Seção 301 um ano depois, é possível analisar com maior distância o que funcionou na resposta brasileira, o que não obteve êxito e, principalmente, para onde essa política precisa ir agora que o argumento da emergência unilateral perdeu força jurídica, mas o apetite protecionista de Washington não perdeu força política.

Vale relembrar o ponto de partida, porque ele nunca deixou de ser relevante: os Estados Unidos não têm déficit comercial com o Brasil, têm superávit. Em 2024, as exportações brasileiras aos EUA somaram US\$ 40,37 bilhões, contra US\$ 40,65 bilhões em importações americanas, segundo levantamento do Observatório de Bioeconomia da FGV. O saldo, de cerca de US\$ 284 milhões, era favorável aos americanos. Isso desmonta, de saída, o argumento mais repetido por Trump para justificar tarifas recíprocas contra dezenas de países: aqui, a “injustiça comercial” simplesmente não existe nos números. A motivação, como reconheceu a própria Casa Branca em seus decretos, sempre teve um componente político explícito, do julgamento de Jair Bolsonaro às críticas ao Supremo Tribunal Federal.

Esse dado é o ponto de partida de qualquer análise séria sobre o episódio: o Brasil não estava negociando para corrigir uma distorção comercial real, mas para conter uma medida de natureza

essencialmente política travestida de instrumento comercial. E isso molda o que conta como acerto ou erro na resposta brasileira.

A leitura correta

O primeiro acerto foi recusar a tentação óbvia: a retaliação tarifária imediata. Analistas ligados à própria Organização Mundial do Comércio (OMC) já haviam sinalizado que reagir na mesma moeda tenderia a ampliar o conflito e a distribuir custos para os dois lados. Modelo elaborado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) projeta que uma retaliação brasileira elevaria a queda do PIB nacional de 0,16% para até 0,41%, enquanto o efeito adicional sobre o PIB americano seria marginal, de 0,03% para 0,08%. A assimetria é clara: o Brasil tinha, e continua tendo, mais a perder numa escalada direta do que os Estados Unidos. Optar pela via diplomática e jurídica, em vez da guerra tarifária espelhada, foi uma leitura correta da correlação de forças.

A busca por uma maior diversificação de mercados, que deixou de ser discurso e virou política de fato, pode ser considerada o segundo acerto. O superávit comercial brasileiro somou US\$ 42 bilhões no primeiro semestre deste ano, US\$ 12 bilhões a mais que no mesmo período de 2025, em plena guerra tarifária global. É a prova de que o País conseguiu, ao menos parcialmente, compensar a fricção com os EUA abrindo e aprofundando outras frentes. A entrada em vigor provisória do acordo Mercosul-União Europeia, destravado após duas décadas de impasse com forte participação da diplomacia brasileira, é o símbolo mais concreto dessa estratégia, que envolve um bloco de mais de 400 milhões de consumidores, com regras estáveis e previsíveis, exatamente o oposto da lógica de tarifas por decreto que caracteriza a era Trump. A isso, somam-se o início de negociações de livre comércio entre Mercosul e Japão, anunciado à margem do G7 e formalizado na cúpula do bloco em Assunção, no Paraguai, e sinalizações do Canadá sobre um entendimento semelhante.

Recorrer aos foros multilaterais em vez de abandoná-los foi, certamente, a terceira ação correta adotada pelo Governo. O Brasil já solicitou consultas na OMC contra as tarifas americanas, reforçando institucionalmente um argumento que a própria jurisprudência da organização já validou: em 2022, a entidade condenou os Estados Unidos por invocar a exceção de segurança nacional do artigo XXI do antigo Acordo Geral de Tarifas e Comércio (Gatt, antecessor da OMC) de forma abusiva e auto-declaratória, sem demonstrar ameaça concreta e verificável, precisamente o vício que voltou a marcar o tarifaço de 2025. Manter-se dentro das regras multilaterais, em vez de responder unilateralismo com unilateralismo, preserva o capital político do Brasil como litigante de boa-fé, o que tem peso tanto diante da autoridade comercial mundial quanto perante a opinião pública internacional.

O quarto acerto, mais tático, foi a tentativa de despolitizar tecnicamente a negociação por meio da equipe econômica, mesmo enquanto o discurso presidencial mantinha o tom soberanista. A combinação rendeu dividendos duplos: capital político interno para o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que viu sua popularidade reagir ao antagonismo com Trump, e um canal técnico paralelo, liderado pelo vice-presidente Geraldo Alckmin e pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, com apoio de empresários como Joesley Batista, que ajudou a preservar isenções para quase metade da pauta exportadora brasileira quando o tarifaço de 50% efetivamente entrou em vigor.

Equívocos

Nem tudo funcionou. O primeiro problema foi a lentidão em construir canais de diálogo de alto nível nos primeiros meses do conflito. Entre o anúncio da tarifa recíproca de 10%, em abril de 2025, e a carta de 50% em julho, o governo brasileiro relativamente pouco fez para antecipar o golpe ou abrir uma linha direta com a Casa Branca. O diálogo efetivo só avançou de fato depois do encontro fortuito entre Lula e Trump na Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), em setembro. Um ano depois, o mesmo padrão se repetiu: a diplomacia reclamou publicamente da falta de clareza sobre as exigências específicas dos EUA na investigação da Seção 301, sinal de que os canais de comunicação técnica ainda não estão suficientemente amadurecidos para antecipar, e não apenas reagir a, movimentos de Washington.

O segundo equívoco foi não explorar com maior agressividade, nos foros certos, a fragilidade jurídica doméstica das medidas americanas. Vários especialistas apontaram que as leis que autorizam a Casa Branca a impor tarifas — o Trade Expansion Act de 1962, o Trade Act de 1974 e a Lei de Poderes

Econômicos de Emergência Internacional (leapa, na sigla em inglês) de 1977 — preveem hipóteses excepcionais e condicionadas, não um cheque em branco presidencial. A Corte de Comércio Internacional dos EUA já havia declarado ilegal o tarifaço original no caso *V.O.S. Selections, Inc. v. United States*, em maio de 2025, por ausência de “ameaça extraordinária e incomum” que justificasse a declaração de emergência. Esse entendimento foi reforçado pelo precedente *Loper Bright/Raimondo*, que exige respaldo legislativo inequívoco para atos executivos de amplo impacto econômico. Essa fragilidade jurídica, que acabou confirmada pela própria Suprema Corte americana em fevereiro deste ano, poderia ter sido usada de forma mais assertiva pelo Brasil, inclusive publicamente, como munição diplomática, em vez de tratada quase como nota de rodapé técnica.

O terceiro ponto é a ambiguidade entre a narrativa soberanista, que rendeu capital eleitoral a Lula, e a necessidade de sinalizar previsibilidade a investidores e parceiros comerciais. A mesma retórica que funciona bem internamente pode dificultar a leitura externa sobre quem, de fato, comanda a mesa de negociação e que margem de concessão técnica existe. Este foi um problema de coordenação que ficou evidente quando um documento do Departamento de Estado dos EUA sobre terras raras chegou a tratar o Brasil como “país X” e depois como “Equador”, episódio interpretado pelo Itamaraty como sintoma de desengajamento americano, mas que também expõe o quanto o diálogo bilateral ainda carece de estrutura permanente.

Por fim, houve uma dependência excessiva de setores facilmente identificáveis, como o agronegócio, responsável por cerca de 30% das exportações brasileiras aos EUA (US\$ 12,1 bilhões em 2024, com destaque para café em grão e carne bovina), sem uma estratégia setorial de contingência amplamente divulgada antes da crise. Análise da FGV projeta que uma tarifa efetiva de 50% poderia derrubar as exportações de alimentos ao mercado americano em até 75%, com quedas homogêneas nas cinco grandes regiões do país. Esperar o tarifaço para desenhar linhas de crédito emergenciais, como fez o Plano Brasil Soberano, é politicamente compreensível, mas estrategicamente tardio.

Próximos passos

A resposta mais eficiente ao tarifaço não é necessariamente reagir na mesma moeda. O Brasil tem, em tese, base legal, tanto na legislação de reciprocidade nacional quanto em mecanismos internacionais, para aplicar tarifas retaliatórias contra produtos americanos. Mas essa rota tende a elevar custos para empresas e cadeias produtivas e prejudicar investimentos dos dois lados, com ganho estratégico duvidoso. O impacto proporcional sobre a economia brasileira seria maior do que sobre a americana. Especialistas ligados à OMC e o próprio setor privado brasileiro já alertaram o Governo nesse sentido.

O caminho mais promissor é a continuidade e a aceleração da estratégia que já vem sendo adotada: diversificação de mercados, novos acordos comerciais e menor exposição a decisões unilaterais de qualquer potência isolada. Isso significa consolidar o acordo Mercosul-União Europeia além da vigência provisória, garantindo ratificação plena e blindando o bloco sul-americano contra novos choques bilaterais. Outras medidas são agilizar as negociações com o Japão e explorar formalmente a sinalização canadense de interesse em um acordo com o Mercosul.

O Brasil também deve manter e aprofundar a via multilateral na OMC, não como gesto simbólico, mas como estratégia de longo prazo. O histórico recente mostra que a jurisprudência da organização tende a favorecer o Brasil quando o argumento de segurança nacional é usado de forma abusiva, como voltou a ocorrer no ciclo de 2025-2026.

E são ações necessárias e, principalmente essenciais: profissionalizar o canal técnico permanente com Washington, dissociando-o das oscilações da relação pessoal entre presidentes, para reduzir a dependência de eventos fortuitos, como o encontro na ONU que destravou o diálogo em 2025, e evitar episódios de desalinhamento como o do documento sobre terras raras; e antecipar, e não apenas responder a, futuras rodadas de pressão, com planos setoriais de contingência prontos antes de qualquer novo aviso.

A ironia estrutural do episódio é que a pressão tarifária de Washington sobre boa parte do mundo acabou sendo contraproducente para os próprios interesses americanos de longo prazo, ao acelerar



exatamente o movimento que o Brasil mais precisava fazer: diversificar seus parceiros comerciais. Em um cenário de incerteza permanente, países que preservam previsibilidade, defendem regras multilaterais e ampliam parcerias tendem a ganhar espaço nas cadeias globais de valor, mesmo, ou principalmente, quando a maior economia do mundo decide fechar suas portas.

Alfredo Rodrigues. Engenheiro portuário, pesquisador e consultor portuário.

A BUSCA POR UMA MAIOR DIVERSIFICAÇÃO DE MERCADOS, QUE DEIXOU DE SER DISCURSO E VIROU POLÍTICA DE FATO, PODE SER CONSIDERADA O SEGUNDO ACERTO. O SUPERÁVIT COMERCIAL BRASILEIRO SOMOU US\$ 42 BILHÕES NO PRIMEIRO SEMESTRE DESTA ANO, US\$ 12 BILHÕES A MAIS QUE NO MESMO PERÍODO DE 2025, EM PLENA GUERRA TARIFÁRIA GLOBAL.

ESSA FRAGILIDADE JURÍDICA, QUE ACABOU CONFIRMADA PELA PRÓPRIA SUPREMA CORTE AMERICANA EM FEVEREIRO DESTA ANO, PODERIA TER SIDO USADA DE FORMA MAIS ASSERTIVA PELO BRASIL, INCLUSIVE PUBLICAMENTE, COMO MUNIÇÃO DIPLOMÁTICA, EM VEZ DE TRATADA QUASE COMO NOTA DE RODAPÉ TÉCNICA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

POLÍTICA - FIM DA 6X1: 69% DOS ELEITORES SÃO FAVORÁVEIS

Segundo pesquisa Genial/Quaest, 22% são contra, 4% não possuem opinião formada e 5% não souberam responder

Do Estadão Conteúdo

Apesar do apelo popular, o projeto que acaba com a escala 6x1 está travado no Senado, após ser aprovado pela Câmara

Pesquisa do instituto Genial/Quaest divulgada nesta semana mostra que 69% dos eleitores são favoráveis ao fim da escala de trabalho 6x1. Os que dizem ser contrários à redução da jornada de trabalho são 22%. Outros 4% não possuem opinião formada e 5% não souberam, ou não quiseram, responder.

Questionados sobre como aproveitariam uma eventual redução da jornada de trabalho, 53% disseram que pretendem descansar e passar mais tempo com familiares. Outros 13% afirmaram que buscariam outra fonte de renda no tempo livre e 12% declararam que usariam o tempo para estudos.

Os que acham que vão trabalhar menos horas semanais em caso de aprovação do fim da escala 6x1 são 50%, enquanto 45% discordam. Outros 5% não souberam ou não quiseram responder.

A Genial/Quaest também buscou avaliar os impactos do Desenrola 2.0. Os que conhecem o programa lançado pelo governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) em maio são 66%, enquanto 34% desconhecem.

Os que consideram a medida uma boa ideia são 55%, enquanto 21% avaliam como uma má ideia e 20% como “uma ideia que ajuda um pouco”. A maioria absoluta (87%) afirma que o Desenrola 2.0 não beneficiou as suas famílias, com apenas 12% declarando que sim.

Entre os que disseram ter sido beneficiados, 35% dizem que a renda aumentou significativamente com o Novo Desenrola, enquanto 33% dizem não ter notado diferença. Para 31% a renda aumentou, mas não muito. Entre os eleitores, 47% disseram ter poucas dívidas e 21%, muitas. Já os que disseram não ter débitos são 31%. Não soube ou não quis responder 1%.

Isenção do IR

A maioria absoluta (65%) dos eleitores afirma que não foi beneficiada com a isenção do imposto de renda para quem ganha até R\$ 5 mil. Já quem diz ter sido abrangido pela medida do governo Lula são 32%. Outros 3% não souberam ou não quiseram responder.



Entre os beneficiados, os que disseram não ter sentido diferença na renda com a isenção do IR são 39%. Para outros 35%, a renda aumentou, mas não muito. Já para 24%, houve um aumento significativo. Não souberam ou não quiseram responder 2%.

Vale lembrar que a nova regra de isenção do Imposto de Renda valerá integralmente na declaração de 2027. Ou seja, os isentos vão se beneficiar apenas no ano que vem, com base no exercício deste ano.

A Genial/Quaest ouviu 2.004 entrevistados, com 16 anos ou mais, entre 10 a 13 de julho. A margem de erro é de 2 p.p., para mais ou para menos, com um nível de confiança de 95%. A pesquisa está registrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o número BR-07181/2026.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - FALTA DE MOTORISTAS PROFISSIONAIS PODE COMPROMETER LOGÍSTICA NOS PRÓXIMOS ANOS

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

Ministro dos Transportes alerta para o envelhecimento da categoria e defende a ampliação do programa CNH Brasil para formar novos condutores

O PRÓXIMO APAGÃO

O Brasil corre o risco de enfrentar um apagão de motoristas profissionais nos próximos cinco anos, caso não amplie o ritmo de formação e qualificação de condutores. O alerta é do ministro dos Transportes, George Santoro, que projeta um cenário de gargalo logístico no curto prazo para um país onde cerca de 60% das mercadorias são transportadas por meio do modal rodoviário.

A APOSTA DE SANTORO

Para mitigar o problema e atrair novos profissionais, especialmente os jovens, diante do envelhecimento da categoria, o Governo Federal aposta na expansão do programa CNH Brasil. A iniciativa busca desburocratizar o acesso à habilitação e baratear os custos do processo de formação de condutores, afirmou Santoro, em recente entrevista.

MUDANÇAS NO FREE FLOW

O ministro também deu detalhes sobre as mudanças regulatórias que vão ocorrer no sistema de pedágio eletrônico sem barreiras, o Free Flow. Após reclamações generalizadas de usuários multados por evasão de pedágio devido à falta de clareza nos prazos e canais de pagamento, o Ministério promoveu o que Santoro classificou como um “freio de arrumação”. Como parte do novo pacote de diretrizes, o Governo Federal determinou a anulação das autuações anteriores e concedeu um prazo de 100 dias para que as concessionárias de rodovias integrem seus sistemas de cobrança ao aplicativo da CNH Digital. Com essa integração, o motorista passará a receber notificações automáticas no celular sempre que cruzar um pórtico de cobrança ativa.

PREPARATIVOS PARA A FINAL DA COPA

A companhia Latam Airlines reforçou sua oferta de assentos na rota entre a Argentina e Nova York, para atender à demanda gerada pela classificação da seleção argentina para a final da Copa do Mundo, que será disputada no Estádio MetLife, em Newark (NJ), neste domingo, dia 19, às 16h no horário de Brasília. A Argentina enfrentará a Espanha na decisão.

ALTERAÇÕES EM VOOS

Para esta sexta-feira, a empresa realizou quatro alterações operacionais. Na rota Santiago–Nova York, substituiu um Boeing 787-8 por um 787-9, acrescentando 29 assentos. Do Aeroparque Jorge Newbery, em Buenos Aires, para São Paulo, duas frequências passaram a operar com Airbus A321 em vez de A320, adicionando 94 assentos. No trecho São Paulo–Nova York, um Boeing 777-300ER substituiu o 787-9 habitual, com 110 assentos extras. A programação incluiu ainda dois voos especiais

encadeados: saída de Buenos Aires para Santiago em Airbus A321 com 221 assentos, com conexão para Nova York em Boeing 787-8 com capacidade para 271 passageiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

POLÍTICA - DARIO DURIGAN PEDE TEMPO PARA CALCULAR IMPACTO FISCAL DE PEC

Ministro da Fazenda conversou com Davi Alcolumbre e pediu cautela sobre a promulgação da Proposta de Emenda à Constituição dos agentes de saúde

Do Estadão Conteúdo



De acordo com o ministro Dario Durigan, o presidente do Senado Davi Alcolumbre, icou de avaliar o pedido para não promulgar a PEC esta semana

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, pediu cautela ao presidente do Congresso, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), sobre o momento de promulgar a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos agentes de saúde, aprovada na terça-feira, 14. Segundo ele, ainda é preciso fazer cálculos de impactos fiscais, inclusive em Estados e municípios.

“Pedi também cautela para que o presidente Alcolumbre avaliasse o melhor momento de fazer essa promulgação, até para que a gente saiba qual é o impacto, para que ele dê oportunidade na União, dos Estados e dos municípios avaliarem e calcularem os impactos para as medidas necessárias que têm que ser tomadas”, afirmou.

De acordo com o ministro, o senador teria dito que avaliará o pedido de Durigan, que não quis afirmar se havia ou não compromisso firmado entre o chefe do Legislativo e a pasta. Caso não seja promulgada esta semana, a PEC ficaria só para depois do recesso parlamentar, o que daria tempo aos entes federativos para calcular os impactos.

Essas semanas a mais também poderiam dar mais calma ao governo para avaliar seus argumentos num possível questionamento ao Supremo Tribunal Federal (STF) do tema.

A Proposta prevê uma aposentadoria especial, desde que os agentes de saúde e de combate às endemias comprovem “atuação por 25 anos exclusivamente no efetivo exercício de suas funções” e atinjam uma idade mínima, seguindo uma regra de transição: 50 anos de idade para mulheres e 52 anos de idade para homens, até 31 de dezembro de 2030; 52 anos de idade para mulheres e 54 anos de idade para homens, até 31 de dezembro de 2035; 54 anos de idade para mulheres e 56 anos para homens até 31 de dezembro de 2040; 57 anos de idade para mulheres e 60 anos de idade para homens, a partir de 01 de janeiro de 2041.

Outra possibilidade prevista pela PEC é de aposentadoria por idade, para mulheres que completarem 60 anos e homens de 63 anos com, no mínimo, 15 anos de contribuição e 10 anos de atividade.

A PEC proíbe a contratação temporária ou terceirizada dos agentes em questão, a não ser em casos de emergência em saúde pública. Segundo a proposta, os servidores terceirizados que participaram de processo seletivo público “serão automaticamente transformados em servidores públicos” a partir da publicação do texto. Gestores públicos terão até 31 de dezembro de 2028 para implementar tais regras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026



POLÍTICA - SENADO AMPLIA PROTEÇÃO DE CATEGORIAS

Senadores aprovam projeto de lei que aumenta a pena para crimes contra professores e médicos
Da Agência Brasil

O plenário do Senado aprovou um projeto de lei (PL) que aumenta as penas para os crimes praticados contra profissionais da saúde ou da educação no exercício de suas funções, como professores, educadores, médicos e enfermeiros.

O texto amplia penas para os crimes de lesão corporal, ameaça, incitação ao crime, desacato, calúnia, difamação, homicídio, entre outros delitos. O autor do projeto é o ex-deputado federal Goulart. No Senado, a iniciativa recebeu parecer favorável do relator da matéria, senador Dr. Hiran (PP-RR).

“Os profissionais de saúde que trabalham nas UPAs [Unidades de Pronto Atendimento], assim como nossos professores, vêm sendo submetidos a muitos tipos de agressão. Muitas vezes esses profissionais são os anteparos de todo um sistema que é falho nessa atenção. Eles acabam recebendo todo o peso da agonia das pessoas”, afirmou o senador, ao defender a aprovação do texto.

As principais mudanças são:

Lesão corporal comum: a pena passa dos atuais 3 meses a 1 ano de detenção para 2 a 5 anos de reclusão;

Lesão corporal grave (quando resulta, por exemplo, em aborto, deformidade permanente ou morte): em vez de uma pena específica, o projeto estabelece aumento de 1/3 a 2/3 sobre a pena prevista para o crime;

Crimes contra a honra (calúnia, difamação e injúria): a pena prevista passa a ter aumento de 1/3 quando a vítima for profissional da saúde ou da educação;

Constrangimento ilegal (obrigar alguém a fazer ou deixar de fazer alguma coisa): quando a vítima for profissional da saúde, a pena será aplicada em dobro, de forma cumulativa;

Ameaça: a pena passa a ser aumentada em 1/3 quando o crime for cometido contra profissionais da saúde ou da educação;

Incitação ao crime: a pena será dobrada quando o delito for praticado contra profissionais dessas categorias;

Desacato a funcionário público: a pena também será dobrada quando a vítima for profissional da saúde ou da educação no exercício da função.

Apesar de já ter sido aprovado pela Câmara dos Deputados, onde tramitou primeiro, o PL 2.672/2025 foi alterado no Senado e voltará à Câmara para última análise.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL FOI TARIFADO POR NÃO SE CURVAR A TRUMP, DIZ MAURO VIEIRA

Ministro das Relações Exteriores sobe o tom após os Estados Unidos aplicarem mais uma tarifa aos produtos brasileiros, agora de 25%

Do Estadão Conteúdo

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, afirmou nesta quinta-feira, 16, que os Estados Unidos aplicaram uma tarifa de 25% sobre produtos brasileiros porque o País não se curvou às

pretensões do presidente americano, Donald Trump. Segundo Vieira, durante as negociações, a Casa Branca exigiu a “capitulação” do Brasil.



Segundo Vieira, as práticas comerciais brasileiras são legítimas e não prejudicam o comércio dos Estados Unidos

“O que incomoda o governo dos Estados Unidos é o fato de o Brasil não ter se curvado às pretensões desmedidas e às demandas irrazoáveis apresentadas no curso das negociações”, disse Vieira, em declaração a jornalistas no Palácio do Itamaraty.

“Cito como exemplo demandas de abertura total e irrestrita e exclusiva aos Estados Unidos de setores inteiros à economia brasileira, sem qualquer contrapartida para os produtos brasileiros. Em outras palavras, exigiam a capitulação.”

Vieira também declarou que, desde março de 2025, o governo brasileiro teve mais de 30 reuniões presenciais, virtuais ou por telefone com representantes da Casa Branca. Somente com o secretário de Estado, Marco Rubio, e com o Representante Comercial dos EUA, Jamieson Greer, foram feitos 11 contatos.

O ministro defendeu o Brasil dos temas investigados pela Seção 301 que, segundo ele, foi apenas uma forma encontrada pelo governo americano para driblar a decisão da Suprema Corte dos Estados Unidos que impedia a aplicação de tarifas de forma unilateral, como a taxa de 50% aplicada sobre o País em julho do ano passado.

Segundo Vieira, as práticas comerciais brasileiras são legítimas e não prejudicam o comércio dos Estados Unidos. “Todas as alegações dos norte-americanos para justificar a aplicação de tarifas não têm lastro na realidade”, disse.

“O Pix é uma infraestrutura pública de pagamentos criada pelo Banco Central e está disponível a todas as instituições que atuam no Brasil. Não é sério falar em competição desleal gerada pelo Pix. As acusações sobre desmatamento também são absurdas. Desde 2022, reduzimos significativamente o desmatamento na Amazônia e no Cerrado”, declarou.

Vieira convocou jornalistas para anunciar a posição do Brasil após o governo americano ter anunciado, na noite de quarta-feira, 15, a imposição de tarifas de 25% sobre os produtos brasileiros, com base na investigação da Seção 301.

Nos bastidores, aliados do presidente Luiz Inácio Lula da Silva discutem duas opções: usar a Lei de Reciprocidade contra os Estados Unidos e elevar o tom do conflito, ou seguir nas negociações diplomáticas feitas desde o início da investida do presidente americano, Donald Trump, contra o Brasil, em julho de 2025, para tentar desfazer a nova taxa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - MINISTRO VÊ ATAQUE ARROGANTE A LULA EM POST

Do Estadão Conteúdo

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, estava mesmo indignado com a postura dos EUA. Ele também afirmou nesta quinta-feira que o secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio, atacou de forma “grosseira e arrogante” o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Nesta madrugada, ao anunciar a aplicação de uma tarifa de 25% sobre produtos brasileiros, Rubio disse, no X, que o governo brasileiro não negociou com os americanos de boa-fé.

“As declarações do secretário de Estado, Marco Rubio, veiculadas na madrugada de hoje nas redes sociais, a respeito das tarifas adotadas contra o Brasil, são inaceitáveis e ofensivas ao povo e ao governo brasileiros. Rubio ataca, de forma grosseira e arrogante, o chefe de Estado de um país amigo”, disse Vieira.

Segundo o ministro, o presidente brasileiro procurou dialogar com os americanos e negociar qualquer tema de interesse da Casa Branca desde o início da crise tarifária, mas colocando acima de tudo os preceitos da soberania nacional.

Na publicação do X, Rubio afirmou que Lula colocou o próprio ego à frente para não negociar e encontrar um acordo que traria “bem-estar” ao povo brasileiro. O secretário de Estado disse que a taxa seria o “preço” da atitude de Lula.

Ao mesmo tempo em que ataca Lula, Marco Rubio adota discursos repetidos pelo pré-candidato à presidência do Brasil, Flávio Bolsonaro.

“Para que não haja confusão sobre o motivo: o presidente Lula e seu governo não negociariam com os EUA de boa-fé”, escreveu o secretário. “Suas políticas econômicas são ruins para os americanos e ruins para os brasileiros. No último ano, Lula colocou seu próprio ego à frente de fazer um acordo pelo bem-estar do povo brasileiro, e essas tarifas são o preço por isso”, disse Rubio.

Em nota divulgada nesta quinta-feira, o Ministério das Relações Exteriores disse que Rubio classificou como ego a “convicção inabalável” de Lula na soberania brasileira e dos interesses da população.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - GALÍPOLO RECHAÇA ARGUMENTOS DOS EUA CONTRA PIX: “SÃO DESCULPAS”

Uma das justificativas para a sobretaxa ao Brasil é que o serviço de pagamento eletrônico prejudica empresas americanas. Presidente do Banco Central diz que sistema é o futuro

Do Estadão Conteúdo



Galípolo lembrou que o Pix é reconhecido pelo Fundo Monetário Internacional pelo Banco de Compensações Internacionais

O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, afirmou nesta quinta-feira, 16, que os argumentos do governo dos Estados Unidos contra o Pix são desculpas para tentar criar algum tipo de “lógica” para a imposição de tarifas a produtos brasileiros.

“Fica evidente que a argumentação realmente passa por uma tentativa de inventar alguma lógica para a aplicação de tarifas”,

disse Galípolo, em coletiva sobre a nova tarifa imposta pelos EUA na noite de quarta-feira, 15.

O banqueiro central afirmou que a argumentação utilizada pelo governo americano faz pouco sentido, e, em uma analogia, disse que seria mais ou menos como tentar dizer que a criação do saneamento básico prejudica a receita de quem tem caminhão pipa.

Galípolo frisou, na sequência, que essa lógica também não é verdadeira. “Uma vez analisado o que aconteceu efetivamente a partir da implementação do Pix, o mercado de cartão de crédito cresceu 150%”, mencionou.

Ele ponderou que quem perdeu espaço com o Pix foram os cheques e o dinheiro físico, o que mencionou ser absolutamente desejável, já que esses meios têm alto custo de transação.



Na quarta-feira, o Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR, na sigla em inglês) confirmou a aplicação de uma tarifa de 25% sobre produtos brasileiros. A taxa é uma punição por práticas comerciais consideradas desleais pelo governo americano. O USTR acusou o Brasil de adotar práticas ilegais em comércio digital, serviços de pagamento eletrônico como o Pix -, tarifas preferenciais, proteção de propriedade intelectual, acesso ao mercado de etanol e questões ambientais, como o desmatamento ilegal.

Reconhecido do FMI

Durante a entrevista, Gabriel Galípolo, enfatizou que o Pix produziu benefícios para a sociedade brasileira como um todo e é reconhecido internacionalmente por isso, com manifestações nesse sentido do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco de Compensações Internacionais (BIS, na sigla em inglês).

“O caso da implementação do Pix consegue se configurar como um desses em que ele é benéfico para quem demanda e para quem oferta, para o setor público e para o setor privado”, disse. Ele participou de entrevista coletiva sobre a nova tarifa de 25% imposta pelos Estados Unidos a produtos brasileiros.

Galípolo mencionou que o BC brasileiro já assinou termos de cooperação técnica com mais de 47 bancos centrais pelo mundo para o desenvolvimento de sistemas semelhantes ao Pix. “Estados Unidos, Europa, China, Índia, Singapura e uma série de outros bancos centrais já implementaram ou estão estudando implementar sistemas de pagamento instantâneo, como o Pix, que é claramente o futuro”.

Pix mantido

O banqueiro central também ressaltou que o BC vai seguir fornecendo o Pix como algo gratuito, seguro e instantâneo, além de seguir na evolução técnica do meio de pagamentos, com cooperação com outros bancos centrais.

O presidente do Banco Central também disse ser difícil compreender a posição dos Estados Unidos sobre o Pix, uma vez que a infraestrutura é aberta. “Se você olhar para o resto do mundo, é normal que o sistema de pagamento funcione como uma infraestrutura pública e, no caso do Brasil, ela é aberta para que todos os participantes possam acessar e produzam a concorrência entre eles”, disse o presidente da autoridade monetária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - MAIS DE 2 MIL PRODUTOS FICAM ISENTOS

Mel orgânico, hidróxido de alumínio, peixes e frutos do mar são alguns deles

Do *Estadão Conteúdo*

O Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR) publicou uma lista com mais de 2 mil produtos que ficaram isentos da taxa.

O governo norte-americano justifica a isenção afirmando que os insumos são matérias-primas que poderiam levar à indisponibilidade de oferta doméstica e causar “perturbações” na economia do país caso fossem submetidas à nova tarifa.

Além de carne bovina, café, laranja e suco de laranja, que já constavam da lista divulgada pelo USTR quando a investigação foi aberta, em junho, itens como mel orgânico, hidróxido de alumínio, sucata de ferro e de aço, peixes e frutos do mar, couros, alguns produtos de madeira, medicamentos e insumos farmacêuticos foram incluídos na lista de exceções.

O governo americano disse que rejeitou solicitações de pedidos de isenção para outros produtos, como vestuário, calçados e máquinas agrícolas e industriais.

O USTR diz também que, nas audiências públicas, houve a defesa de alternativas às tarifas. Parte dos participantes disse que qualquer tarifa seria inadequada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - TARIFAS PÕEM BRASIL ENTRE PAÍSES COM CONDIÇÕES MAIS RESTRITIVAS

em nota, Amcham Brasil avalia que tratamento recebido pelo país contrasta com o crescente superávit comercial dos EUA na relação bilateral

Do Estadão Conteúdo



A Amcham considera que as novas taxas tendem a elevar custos para as empresas americanas que usam insumos brasileiros

A decisão americana de sobretaxar em 25% produtos brasileiros, no âmbito da investigação da Seção 301 sobre práticas comerciais do País, indica um resultado “muito negativo” para a relação bilateral, na avaliação da Amcham Brasil - American Chamber of Commerce

(Câmara Americana de Comércio).

A Câmara avalia que a medida, que entra em vigor a partir de 22 de julho, coloca o Brasil entre os países com condições mais restritivas no mundo para acessar o mercado americano, com tendência a afetar duramente mais de US\$ 11 bilhões em exportações industriais e do agronegócio.

“Esse tratamento contrasta com o crescente superávit comercial dos EUA com o Brasil - de US\$ 41,8 bilhões em bens e serviços em 2025 - e com o baixo patamar das tarifas efetivamente aplicadas pelo Brasil aos produtos americanos”, observa, em nota.

A Amcham também considera que as novas taxas tendem a elevar custos para as empresas e consumidores americanos, reduzir a competitividade das indústrias que utilizam insumos brasileiros e ampliar a dependência de fornecedores asiáticos, com potencial para deteriorar o déficit comercial dos EUA com países daquela região. Além disso, segundo a Câmara, limita as oportunidades de cooperação entre Brasil e EUA em áreas estratégicas, como minerais críticos, energia, economia digital e propriedade intelectual.

Piora de investimentos

A expectativa também é de aprofundamento da queda do comércio bilateral, que já registra recuo de 13% no ano e levou a participação dos EUA no comércio exterior brasileiro ao menor nível histórico, além de uma possível piora dos investimentos bilaterais, que mantêm relação estreita com o dinamismo das trocas entre os dois países.

“Esperamos que os governos do Brasil e dos Estados Unidos mantenham abertos os canais de diálogo. Embora não tenha sido possível alcançar um acordo, as negociações se intensificaram nos últimos meses e seguem sendo o caminho mais eficaz para a retirada das sobretaxas e a construção de uma agenda bilateral mais ampla”, afirma o presidente da Amcham Brasil, Abrão Neto.

Impacto menor

A Amcham ainda avalia que a definição de itens isentos das sobretaxas – como carne bovina, café, laranja, partes para fabricação de aviões, petróleo e celulose - é positiva e deve contribuir para mitigar parte dos impactos. No entanto, também solicita a criação de um mecanismo para considerar novas exclusões para produtos cujas sobretaxas possam gerar “impactos econômicos desproporcionais para

empresas e consumidores ou que não contribuam de forma efetiva para resolver as preocupações comerciais apontadas pelos EUA”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - TARIFAS PÕEM BRASIL ENTRE PAÍSES COM CONDIÇÕES MAIS RESTRITIVAS

Em nota, Amcham Brasil avalia que tratamento recebido pelo país contrasta com o crescente superávit comercial dos EUA na relação bilateral

Do Estadão Conteúdo



A Amcham considera que as novas taxas tendem a elevar custos para as empresas americanas que usam insumos brasileiros

A decisão americana de sobretaxar em 25% produtos brasileiros, no âmbito da investigação da Seção 301 sobre práticas comerciais do País, indica um resultado “muito negativo” para a relação bilateral, na avaliação da Amcham Brasil - American Chamber of Commerce (Câmara Americana

de Comércio).

A Câmara avalia que a medida, que entra em vigor a partir de 22 de julho, coloca o Brasil entre os países com condições mais restritivas no mundo para acessar o mercado americano, com tendência a afetar duramente mais de US\$ 11 bilhões em exportações industriais e do agronegócio.

“Esse tratamento contrasta com o crescente superávit comercial dos EUA com o Brasil - de US\$ 41,8 bilhões em bens e serviços em 2025 - e com o baixo patamar das tarifas efetivamente aplicadas pelo Brasil aos produtos americanos”, observa, em nota.

A Amcham também considera que as novas taxas tendem a elevar custos para as empresas e consumidores americanos, reduzir a competitividade das indústrias que utilizam insumos brasileiros e ampliar a dependência de fornecedores asiáticos, com potencial para deteriorar o déficit comercial dos EUA com países daquela região. Além disso, segundo a Câmara, limita as oportunidades de cooperação entre Brasil e EUA em áreas estratégicas, como minerais críticos, energia, economia digital e propriedade intelectual.

Piora de investimentos

A expectativa também é de aprofundamento da queda do comércio bilateral, que já registra recuo de 13% no ano e levou a participação dos EUA no comércio exterior brasileiro ao menor nível histórico, além de uma possível piora dos investimentos bilaterais, que mantêm relação estreita com o dinamismo das trocas entre os dois países.

“Esperamos que os governos do Brasil e dos Estados Unidos mantenham abertos os canais de diálogo. Embora não tenha sido possível alcançar um acordo, as negociações se intensificaram nos últimos meses e seguem sendo o caminho mais eficaz para a retirada das sobretaxas e a construção de uma agenda bilateral mais ampla”, afirma o presidente da Amcham Brasil, Abrão Neto.

Impacto menor

A Amcham ainda avalia que a definição de itens isentos das sobretaxas como carne bovina, café, laranja, partes para fabricação de aviões, petróleo e celulose é positiva e deve contribuir para mitigar parte dos impactos. No entanto, também solicita a criação de um mecanismo para considerar novas exclusões para produtos cujas sobretaxas possam gerar “impactos econômicos desproporcionais para

empresas e consumidores ou que não contribuam de forma efetiva para resolver as preocupações comerciais apontadas pelos EUA”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - TAXA AMPLIA INSEGURANÇA, AVALIA CNI

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) afirmou que acompanha com preocupação a nova rodada de tarifas sobre exportações brasileiras. Segundo a entidade, a sobretaxa agrava um cenário e amplia a insegurança para empresas dos dois países.

“Os efeitos do aumento de tarifas dos Estados Unidos estão sendo cada vez mais sentidos pela indústria brasileira: 20 dos 27 Estados reduziram suas exportações ao mercado norte-americano no primeiro semestre. Diante do anúncio de hoje, o cenário tende a piorar, corroendo ainda mais a competitividade da indústria brasileira. Não podemos poupar esforços para reverter essa lógica e retomar a relação que Brasil e Estados Unidos construíram”, afirma o presidente da CNI, Ricardo Alban.

As exportações brasileiras para o mercado norte-americano diminuíram 13%, o equivalente a US\$ 2,6 bilhões, desde 2025 com o tarifaço. A retração foi influenciada pela redução de 8,7% nas vendas de bens industriais, especialmente de produtos semimanufaturados de ferro e aço, ferro fundido bruto, pasta química de madeira não conífera, óleos de petróleo e produtos semimanufaturados de outras ligas de aço. Apesar da queda, os Estados Unidos permaneceram como principal destino das exportações da indústria de transformação brasileira no período.

Segundo levantamento da CNI, os Estados com mais participação de exportações para os EUA são Sergipe (52,3%), Ceará (33,4%), Espírito Santo (27,5%) e São Paulo (17,1%). Juntos, eles exportaram US\$ 7,8 bilhões para os Estados Unidos no primeiro semestre de 2026.

A Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados) também manifestou preocupação. Com a nova tarifa, a Abicalçados revisou sua projeção para as exportações totais de calçados em 2026, estimando queda média de 7,1%, piora de 3,5 pontos percentuais em relação à previsão anterior, de retração de 3,6%.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - MAIORIA VÊ RESPONSABILIDADE DE FLÁVIO BOLSONARO NO NOVO TARIFAÇO

De acordo com pesquisa Genial/Quaest, 51% dos brasileiros acreditam que o senador pediu as taxas ao governo Trump, após recente encontro nos EUA

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O senador Flávio Bolsonaro visitou o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, no dia 26 de maio de 2026, em reunião realizada no Salão Oval da Casa Branca

Pesquisa Genial/Quaest divulgada nesta quinta-feira, 16, sobre o novo tarifaço imposto ontem pelos Estados Unidos ao Brasil mostra que para 51% dos entrevistados, a responsabilidade por essa imposição é do senador e pré-candidato do PL à Presidência da República, Flávio Bolsonaro.

A pergunta do instituto era com quem eles mais concordavam, se com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) que acusa Flávio de ter pedido o tarifaço, ou com o senador que argumentou que



pediu ao presidente dos EUA, Donald Trump, para não impor tal medida. Na mostra, 51% disseram concordar com Lula (na pesquisa anterior, de junho eram 47%) e 30% com o senador do PL (na anterior eram 35%).

De acordo com a pesquisa, 42% dos entrevistados afirmaram que o novo tarifaço aumenta a vontade de votar em Lula nessas eleições presidenciais, 27% dizem o mesmo sobre Flávio Bolsonaro. Pela mostra, 62% disseram saber das novas tarifas impostas pelos EUA, enquanto 38% não sabem. Para 63%, as novas tarifas vão prejudicar a vida; 31% dizem que não.

A pesquisa indica ainda que 57% dos brasileiros afirmaram não saber da viagem de Flávio para os Estados Unidos, para pedir a Trump que não tarifasse o Brasil e em defesa do Pix. Dentre os que souberam dessa agenda do senador, 58% afirmaram que ele não tem força para convencer Trump a rever o tarifaço, enquanto 34% declararam confiar na força dele.

O levantamento foi realizado entre os dias 10 e 13 de julho, antes dos EUA anunciarem o novo tarifaço, com 2.004 entrevistas em todo território nacional, a margem de erro é de 2 p.p., a pesquisa está registrada sob número BR07181/2026.

O vice-presidente da República Geraldo Alckmin afirmou nesta quinta- -feira que a nova tarifa de 25% imposta pelos Estados Unidos a produtos brasileiros é “injusta e descabida.” Segundo Alckmin, nenhum dos argumentos levantados pelo governo norte-americano como justificativa são plausíveis.

“Os argumentos partem de uma base totalmente falsa, não tem justificativa. Argumentos levantados na Seção 301 partem de bases falsas sobre Pix e desmatamento. Mesmo com o Pix, cartão de crédito cresceu no Brasil. E o Brasil não está batendo recorde de desmatamento, como disseram”, disse, durante entrevista coletiva sobre as tarifas. Alckmin ainda repetiu que os Estados Unidos têm superávit comercial com o Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - PRÉ-CANDIDATOS À PRESIDÊNCIA REAGEM À TAXA

Os pré-candidatos à Presidência reagiram nesta quinta-feira, 16, à tarifa de 25% imposta pelos Estados Unidos ao Brasil. Flávio Bolsonaro (PL-RJ) atribuiu a culpa às provocações do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), assim como Romeu Zema (Novo). Já Ronaldo Caiado (PSD) e Renan Santos (Missão) criticaram a atuação dos Bolsonaros nos EUA e o governo.

Em vídeo nas redes sociais, Flávio Bolsonaro usou uma declaração do secretário de Estado americano Marco Rubio, no X, para responsabilizar o comportamento do presidente pelo tarifaço.

Flávio também questionou a capacidade de Lula para governar, comparando a condução do País a “um avião sem piloto” e classificando o presidente de “Biden brasileiro” “ranzinza” e “inconsequente”.

“O Lula não tem mais condições de ser presidente do Brasil. [...] Quem olha Lula não enxerga futuro, enxerga passado, atraso, incerteza, desconfiança, corrupção, incompetência, vingança”.

Romeu Zema seguiu linha semelhante à de Flávio Bolsonaro. Em nota encaminhada à imprensa, o pré-candidato mineiro responsabilizou os “atritos desnecessários” e o “discurso eleitoral” pelo tarifaço. “Se tivesse agido de maneira técnica e responsável, poderia ter evitado uma retaliação que, de qualquer forma, não se justifica”, afirmou Zema.

Ronaldo Caiado, por sua vez, foi ao ataque dos dois pré-candidatos que lideram as pesquisas: Lula e Flávio.

“Veja que situação o Brasil está. Um fazendo piada com a dentadura do Trump e o outro pedindo para que realmente fosse adiado para depois das votações”, afirmou Caiado nas redes sociais.

Ele se refere à declaração do presidente desta terça-feira, 14. Lula afirmou que próteses do Sistema Único de Saúde (SUS) são superiores à “dentadura de Trump”. Já Flávio, enviou documento ao USTR pedindo adiamento do tarifaço para depois das eleições, alegando que a punição dos EUA beneficiaria Lula nas urnas.

Renan Santos disse que o presidente não se sentou para negociar com os Estados Unidos nem usou as terras raras brasileiras como moeda de troca, e que Lula “comemora” a tarifação para tentar surfar a popularidade enquanto finge enfrentar os americanos. Renan chamou a família Bolsonaro de “puxa-sacos” de Trump.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - NOVO ACESSO AO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO ENTRA EM OPERAÇÃO

Ligação direta retira caminhões da área urbana e reorganiza fluxo logístico no município do litoral Norte de São Paulo

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A entrega marca uma mudança importante na logística do Porto de São Sebastião. Antes, o transporte de cargas dependia de vias municipais, compartilhadas com o trânsito urbano

Entrou em operação, no último dia 8 de julho, o novo acesso viário que conecta o Contorno Sul da Rodovia dos Tamoios ao Porto de São Sebastião, no litoral Norte de São Paulo. A

estrutura permite tanto a entrada quanto a saída de caminhões por meio de um viaduto que parte da área interna do terminal e se liga diretamente à rodovia, eliminando a necessidade de circulação pela região central da cidade.

A entrega marca uma mudança importante na logística do porto. Antes, o transporte de cargas dependia de vias municipais, compartilhadas com o trânsito urbano. Com a nova configuração, os veículos pesados passam a contar com um acesso exclusivo, reduzindo impactos no tráfego local.

De acordo com o secretário de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo, Rafael Benini, a operação do novo sistema atende a uma etapa prevista no projeto de integração entre o porto e o Contorno Sul. “A nova ligação permite organizar o fluxo entre o sistema rodoviário e o terminal, ao mesmo tempo em que diminui a presença de caminhões nas vias urbanas”, afirma.

O empreendimento inclui um viaduto de 280 metros, além de duas alças de acesso e um ramo de conexão com as vias internas do porto. Na prática, a estrutura estabelece uma ligação direta e dedicada para a movimentação de cargas, concentrando o tráfego pesado fora da malha urbana.

Para o presidente do Porto de São Sebastião, Ernesto Sampaio, a obra altera a dinâmica entre o terminal e a cidade. “Pela primeira vez, a maior parte das operações passa a contar com acesso direto à rodovia, sem atravessar áreas urbanas. Isso melhora a eficiência logística e reduz impactos para a população”, destaca.

Com investimento de R\$ 55 milhões, o projeto gerou cerca de 180 empregos durante sua execução, iniciada em agosto de 2025. A fiscalização das obras ficou a cargo da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

Contorno Sul

Inaugurado em novembro de 2024, o Contorno Sul da Rodovia dos Tamoios possui 23 quilômetros de extensão e conecta os municípios de Caraguatatuba e São Sebastião. Segundo o governo estadual, o novo trecho reduziu o tempo de deslocamento entre as cidades de cerca de 45 minutos para aproximadamente 16 minutos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

TRANSPORTES - PEDRO BENEVIDES É NOMEADO DIRETOR-PRESIDENTE DA VPORTS

Executivo, que já atuava interinamente, teve seu nome aprovado pelo conselho de administração da concessionária dos portos capixabas

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O nome de Pedro Benevides foi aprovado pelo conselho de administração nesta quinta-feira (16). Ele já estava interinamente no cargo desde a saída de Gustavo Serrão, em junho

A Vports, concessionária que administra os portos do Espírito Santo, anunciou Pedro Henrique Garcia Benevides como diretor-presidente da companhia. Seu nome foi aprovado pelo conselho de administração nesta quinta- -feira (16). Benevides já estava interinamente no cargo desde a saída de Gustavo Serrão, no mês passado.

O executivo está na Vports desde 2022, quando a empresa foi criada a partir da concessão da antiga Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo). Nesses quatro anos, liderou a Diretoria Comercial e teve participação relevante no sucesso da empresa.

Com mais de 15 anos de experiência em empresas dos segmentos de indústria, logística e portuário, Pedro é capixaba, com formação em Administração de Empresas pela Universidade de Vila Velha e especializações em Gestão, Logística e Supply Chain pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), Fundação Dom Cabral e Valência Port. Iniciou sua carreira na Vale, passando também por grandes empresas como Whirlpool e Login.

“A nomeação reafirma o compromisso da Vports com uma gestão pautada na excelência, na continuidade da estratégia de crescimento e na geração de valor compartilhado, contribuindo para o desenvolvimento do Espírito Santo e para o fortalecimento da economia do país”, afirmou a empresa em comunicado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - ESTUDO APONTA DESAFIOS PARA DESCARBONIZAÇÃO DOS

Diagnóstico vai subsidiar a elaboração dos programas nacionais voltados à redução das emissões no transporte aquaviário e nas operações portuárias

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Um diagnóstico do Laboratório de Transportes e Logística, da Universidade Federal de Santa Catarina, em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos, identificou os principais desafios, tendências e oportunidades para a descarbonização do setor portuário e da navegação no Brasil.

O estudo reúne informações que servirão de base para a elaboração dos Programas Nacionais de Descarbonização dos Portos (PND-Portos) e da Navegação (PND-Navegação), voltados à redução das emissões no transporte aquaviário e nas operações portuárias.



Como próxima etapa, será aberta uma consulta pública para receber contribuições de operadores, entidades do setor, academia, sociedade civil e demais interessados

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.

Como próxima etapa, será aberta uma consulta pública para receber contribuições de operadores, entidades do setor, academia, sociedade civil e demais interessados. A proposta é complementar os temas identificados no diagnóstico e aprimorar a construção do PND-Portos e do PND-Navegação.

Os programas têm como objetivo estabelecer diretrizes para a descarbonização do sistema portuário e da navegação nacional, em alinhamento às metas globais de sustentabilidade da Organização Marítima Internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - GRUPO FILIPINO ASSUME CONTROLE TOTAL DA ITRACKER NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

ICTSI adquire os 30% restantes da operadora logística e afirma que reorganização reforça estratégia de expansão e integração regional

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Além de administrar o terminal de contêineres do Rio de Janeiro desde 2019, o grupo filipino atua com um terminal do mesmo segmento no Porto de Suape desde 2001

O grupo filipino ICTSI (International Container Terminal Services), um dos principais operadores portuários do mercado, anunciou o controle total sobre a iTracker, operador logístico que atua no Porto do Rio de Janeiro.

Em comunicado oficial, Roberto Lopes, CEO da Rio Brasil Terminal, terminal de contêineres do Porto do Rio de Janeiro que é administrado pela companhia filipina, afirmou que o grupo fez a aquisição de 30% da iTracker, em um movimento de reestruturação corporativa da empresa.

O grupo ICTSI já detinha 70% do negócio, fundado em 2020 com a Tracker Logística, e agora aumenta sua participação no ativo em 100%.

“A reorganização reforça o compromisso do grupo ICTSI com a expansão sustentável de seus negócios e com o desenvolvimento de uma plataforma logística regional cada vez mais integrada, eficiente e moderna, preparada para os próximos ciclos de crescimento e investimento, a fim de atender a demanda do comércio exterior brasileiro”, disse o executivo em comunicado oficial.

A iTracker mantém um terminal de contêineres vazios para atender companhias de navegação que operam no complexo portuário do Rio de Janeiro, além de dois terminais multimodais com acesso ao Terminal Ferroviário e Rodoviário de Barra Mansa.

Além de administrar o terminal de contêineres do Rio de Janeiro desde 2019, o grupo filipino atua com um terminal do mesmo segmento no Porto de Suape, em Pernambuco, desde 2001.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

TRANSPORTES - AEROPORTOS - GOVERNO FAZ SONDAÇÃO DE MERCADO PARA REPACTUAÇÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA

Reuniões com investidores serão realizadas nos dias 27 e 28 de julho para apresentar o projeto e avaliar o interesse no procedimento competitivo

Do Estadão Conteúdo



A repactuação da concessão do Aeroporto Internacional de Brasília seguirá o modelo definido pelo TCU para os contratos aeroportuários em reequilíbrio econômico-financeiro

O Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SEPPI), da Casa Civil, realizam nos dias 27 e 28 de julho reuniões de sondagem de mercado com empresas interessadas em participar do procedimento competitivo para a repactuação da concessão do Aeroporto Internacional de Brasília.

Segundo comunicado divulgado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a iniciativa tem como objetivo apresentar os principais aspectos do projeto, colher contribuições de potenciais interessados e esclarecer dúvidas sobre o procedimento competitivo. As reuniões serão realizadas de forma individual, com duração de até uma hora.

O projeto de repactuação da concessão do aeroporto está atualmente em consulta pública, etapa em que agentes do mercado e demais interessados podem apresentar sugestões e contribuições para o processo. A repactuação seguirá o modelo definido pelo Tribunal de Contas da União (TCU) para os contratos aeroportuários em reequilíbrio econômico-financeiro. Pelas regras aprovadas pela Corte, o atual concessionário pode aderir ao acordo consensual e participar do procedimento competitivo, mas a permanência no ativo depende da apresentação da melhor proposta.

O processo prevê a realização de um certame aberto ao mercado, por isso os órgãos querem testar o interesse de investidores e definir as condições econômicas da concessão repactuada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - TRANSNORDESTINA: TCU MANTÉM SUSPENSÃO DAS OBRAS ENTRE SALGUEIRO E SUAPE

Embargos da União e da Infra S.A. são acolhidos parcialmente; Tribunal autoriza estudos, projetos e contratos já previstos, mas impede início da execução física

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



O TCU manteve suspensa a emissão de ordens de serviço para o início da execução física das obras de implantação da ferrovia e das atividades de supervisão e fiscalização

O Tribunal de Contas da União (TCU) acolheu parcialmente os embargos de declaração apresentados pela Advocacia-Geral da União (AGU) e pela Infra S.A. e esclareceu o alcance da decisão que restringiu novos compromissos financeiros para a retomada da Ferrovia Transnordestina no trecho entre Salgueiro (PE) e o Porto de Suape. O julgamento ocorreu nesta quarta-feira (15).

Com a nova decisão, o tribunal permitiu a continuidade de atividades preparatórias, como estudos técnicos, projetos de engenharia, licenciamentos, ações de gestão socioambiental e fundiária, além do pagamento por serviços já executados em contratos vigentes. Também foi autorizada a assinatura de contratos decorrentes de licitações já concluídas.

Apesar da flexibilização, o TCU manteve suspensa a emissão de ordens de serviço para o início da execução física das obras de implantação da ferrovia e das atividades de supervisão e fiscalização da construção. A restrição permanecerá até que sejam apresentados estudos técnicos atualizados que comprovem a vantajosidade socioeconômica do empreendimento.

A decisão foi tomada por unanimidade no Acórdão nº 1.875/2026 e complementa o Acórdão nº 1.217/2026, publicado em maio, quando o tribunal determinou que o Ministério dos Transportes e a Infra S.A. evitassem novos compromissos financeiros para a retomada do trecho pernambucano da ferrovia até a comprovação de sua viabilidade.

Na ocasião, o TCU apontou que a decisão administrativa de seguir com o empreendimento não estava acompanhada de uma base técnica suficiente para demonstrar a pertinência econômica e social do investimento público previsto.

Nos embargos, AGU e Infra S.A. argumentaram que a decisão anterior gerava dúvidas sobre quais medidas estavam efetivamente proibidas e poderia comprometer contratos em andamento, atividades técnicas e a elaboração dos próprios estudos exigidos pelo tribunal.

Ao analisar os recursos, o relator, ministro Jhonatan de Jesus, afirmou que o objetivo da determinação não era interromper integralmente a política pública, mas impedir o comprometimento de novos recursos públicos com a execução física da ferrovia antes da comprovação de sua viabilidade.

Segundo o voto, permanecem autorizadas atividades como elaboração de estudos técnicos, projetos executivos, sondagens e demais serviços de engenharia consultiva, além de procedimentos relacionados a contratos já existentes e licitações concluídas.

Por outro lado, continuam proibidas as ordens de serviço destinadas ao início das obras físicas e das atividades de acompanhamento da implantação da ferrovia enquanto não for superada a falta de fundamentação técnica apontada pelo Tribunal.

Viabilidade econômica

O relator destacou que a medida tem caráter provisório e poderá ser revista assim que forem apresentados estudos atualizados que demonstrem a vantajosidade socioeconômica do trecho entre Salgueiro e Suape.

Segundo o voto, a principal preocupação do Tribunal não está relacionada à ausência de um documento específico, mas à falta de uma análise técnica robusta que justifique um investimento público bilionário em um empreendimento cuja estratégia prevê futura concessão à iniciativa privada.

O TCU apontou dúvidas sobre a atratividade econômica da ferrovia, o volume de recursos públicos necessários para sua implantação e o modelo de operação do trecho caso não haja interesse do setor privado.

Entre os fatores considerados pelo Tribunal estão estudos anteriores que indicaram baixa atratividade econômica do projeto, a necessidade de recursos públicos adicionais para viabilização do empreendimento, a concorrência com o ramal cearense da Transnordestina e limitações técnicas e orçamentárias para execução da obra.

Estudos

Apesar da manutenção da suspensão das obras, o TCU ressaltou que a decisão permite o avanço dos estudos necessários para embasar uma nova avaliação sobre o empreendimento.

Conforme cronograma apresentado pela Infra S.A., a Análise Custo-Benefício (ACB) deverá ser concluída até o fim de 2026 e será considerada no acompanhamento do processo pelo tribunal.

O TCU informou ainda que, caso os estudos comprovem a viabilidade socioeconômica do trecho Salgueiro-Suape, a restrição será superada e o início da execução física poderá ser autorizado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

TRANSPORTS - RODOVIAS - STF SUSPENDE PROCESSO DA ANTT PARA NOVAS LINHAS DE ÔNIBUS INTERESTADUAIS

Ministro André Mendonça interrompe a Primeira Janela Extraordinária após questionamentos sobre a segurança do sistema eletrônico utilizado no certame

Da redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Como o processo tinha conclusão prevista para outubro, Mendonça entendeu que a suspensão é necessária para evitar a consolidação de uma situação de difícil reversão

AO CONCEDER A LIMINAR, O MINISTRO TAMBÉM DETERMINOU QUE A ANTT APRESENTE, NO PRAZO DE DEZ DIAS, INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES SOBRE AS MEDIDAS ADOTADAS PARA ASSEGURAR A SEGURANÇA CIBERNÉTICA, A INTEGRIDADE, A RASTREABILIDADE E A AUDITABILIDADE DO SISTEMA ELETRÔNICO UTILIZADO NO PROCESSO SELETIVO

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou a suspensão imediata da Primeira Janela Extraordinária da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), processo seletivo que distribui autorizações para operação de novas linhas de ônibus interestaduais. A decisão foi tomada diante de questionamentos sobre a segurança do sistema eletrônico utilizado no certame.

Na decisão, o ministro considerou os argumentos apresentados pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Passageiros (Anatrip) e o parecer do Ministério Público Federal (MPF), que apontaram fragilidades relacionadas à segurança cibernética da plataforma. Como o processo está em andamento e tinha conclusão prevista para outubro, Mendonça entendeu que a suspensão é necessária para evitar a consolidação de uma situação de difícil reversão.

Ao conceder a liminar, o ministro também determinou que a ANTT apresente, no prazo de dez dias, informações complementares sobre as medidas adotadas para assegurar a segurança cibernética, a integridade, a rastreabilidade e a auditabilidade do sistema eletrônico utilizado no processo seletivo.

A Primeira Janela Extraordinária corresponde ao período em que empresas do transporte rodoviário interestadual de passageiros solicitam autorização para operar novos mercados por meio do Sistema de Processo Seletivo da ANTT. O modelo integra o regime de autorização previsto para o setor, sem necessidade de licitação prévia, conforme entendimento já consolidado pelo STF nas Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) 5.549 e 6.270.

Na reclamação apresentada ao Supremo, a Anatrip sustenta que o processo seletivo não observa adequadamente princípios como planejamento, motivação e análise prévia da viabilidade técnica e econômica das novas autorizações, além de questionar a confiabilidade do sistema eletrônico utilizado na seleção.

Cumprimento da decisão

Após ser formalmente notificada da decisão, a ANTT informou na terça-feira (14) que suspendeu imediatamente o cronograma da Primeira Janela Extraordinária, em cumprimento à determinação judicial.

Em nota, a agência afirmou que a decisão do STF possui natureza cautelar e não reconhece irregularidades nos critérios regulatórios, na metodologia de distribuição dos mercados, no regime de autorização, na modelagem adotada pela ANTT ou na segurança do sistema eletrônico. Segundo a autarquia, o Supremo apenas considerou necessária a apresentação de esclarecimentos adicionais sobre os apontamentos feitos pelo Ministério Público Federal.

A ANTT também destacou que, ao tratar dos aspectos regulatórios, a decisão reconhece que a matéria envolve questões técnicas próprias da atuação da agência, sem indicar qualquer irregularidade no modelo normativo adotado. A autarquia lembrou ainda que o próprio STF reproduziu, na decisão, manifestação anterior da Presidência da Corte segundo a qual a Resolução nº 6.033/2024 foi editada em cumprimento às determinações do Supremo na ADI 6.270 e que a agência possui competência para promover a adaptação das empresas ao regime jurídico de autorização previsto na Lei nº 10.233.

De acordo com a agência, a suspensão foi determinada preventivamente para permitir o envio das informações solicitadas pela Corte e não representa uma conclusão definitiva sobre a segurança do sistema eletrônico ou sobre a legalidade da Primeira Janela Extraordinária.

Até nova deliberação do STF, permanecem suspensos tanto o andamento do processo seletivo quanto a divulgação dos resultados das etapas já concluídas. A ANTT informou que os próximos desdobramentos serão comunicados aos operadores do setor e reafirmou seu compromisso com a modernização do transporte rodoviário interestadual de passageiros, a ampliação da concorrência e a melhoria dos serviços prestados aos usuários.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

PETRÓLEO E GÁS - NOVO APLICATIVO DA ANP PERMITE AVALIAR POSTOS E DENUNCIAR IRREGULARIDADES

Sistema exibe notas atribuídas aos estabelecimentos com base no histórico de qualidade dos combustíveis e oferece canal para denúncias de preços abusivos e outras infrações

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A plataforma reúne informações cadastrais dos postos, como endereço, CNPJ, produtos comercializados e situação da autorização de funcionamento concedida pela ANP

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) lançou nesta quinta-feira (16) o aplicativo ANP com VC – Postos, ferramenta que reúne informações sobre postos revendedores de combustíveis em todo o país e permite que consumidores registrem denúncias diretamente à agência, inclusive em casos de suspeita de preços abusivos.

DISPONÍVEL PARA CELULARES E COMPUTADORES, O SISTEMA FOI DESENVOLVIDO PARA AMPLIAR A TRANSPARÊNCIA DO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS E FACILITAR O ACESSO DOS CONSUMIDORES A INFORMAÇÕES SOBRE A REGULARIDADE DOS ESTABELECIMENTOS

Disponível para celulares e computadores, o sistema foi desenvolvido para ampliar a transparência do mercado de combustíveis e facilitar o acesso dos consumidores a informações sobre a regularidade dos estabelecimentos. Ao acessar a plataforma, o usuário pode optar por visualizar os postos mais próximos, por meio da ativação da localização do dispositivo, ou pesquisar por cidade. Também é possível localizar um estabelecimento específico utilizando o número do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ).

A pesquisa pode ser exibida em formato de lista ou em mapa, reunindo todos os postos autorizados pela ANP na região selecionada. Ao clicar sobre um estabelecimento, o consumidor tem acesso a um conjunto de informações relacionadas ao histórico e à atuação do posto.

Entre os dados disponibilizados estão os resultados das ações de fiscalização realizadas pela agência nos últimos cinco anos, incluindo verificações sobre a qualidade dos combustíveis comercializados e a quantidade efetivamente fornecida pelas bombas. O aplicativo também apresenta os resultados das análises laboratoriais realizadas no âmbito do Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis (PMQC), considerado um dos principais instrumentos utilizados pela ANP para orientar suas operações de fiscalização.

A plataforma ainda reúne informações cadastrais dos postos, como endereço, CNPJ, produtos comercializados e situação da autorização de funcionamento concedida pela agência reguladora.

Outro diferencial é a divulgação da origem do combustível vendido em cada estabelecimento. Com isso, o consumidor poderá identificar qual empresa forneceu o produto ao posto, aumentando a transparência da cadeia de abastecimento. A medida busca esclarecer situações em que um posto exibe a marca comercial de determinada distribuidora, mas comercializa combustíveis adquiridos de outro fornecedor, como usinas de etanol, transportadores-revendedores-retalhistas (TRRs) ou mesmo outras distribuidoras, prática permitida desde que essa informação seja comunicada de forma clara ao consumidor.

Notas

O aplicativo também atribui uma nota a cada posto, variando de zero a cinco, baseada no histórico de conformidade da qualidade dos combustíveis. A classificação considera tanto os resultados das fiscalizações quanto os dados obtidos pelo PMQC. A metodologia desenvolvida pela ANP aplica pesos diferentes às ocorrências registradas, atribuindo maior impacto negativo às infrações mais recentes.

No mapa, essa avaliação é representada por cores que variam do vermelho, para postos com nota zero, ao verde, correspondente à nota máxima de cinco pontos, permitindo ao consumidor identificar rapidamente o desempenho de cada estabelecimento.

Além da consulta às informações, a ferramenta oferece canais diretos para comunicação com a ANP. Caso o consumidor identifique ou suspeite de alguma irregularidade, poderá encaminhar denúncias pelo próprio aplicativo. Há um botão específico para comunicar suspeitas de preços abusivos e outro destinado a registrar infrações relacionadas à qualidade dos combustíveis, quantidade fornecida ou outras irregularidades.

Após acessar a plataforma pelo link disponibilizado pela agência, o usuário pode optar por instalar o aplicativo em seu celular ou computador por meio da opção disponível na própria página do sistema. A expectativa da ANP é que a nova ferramenta fortaleça a fiscalização, amplie a participação dos consumidores no monitoramento do mercado e estimule maior transparência nas relações entre postos revendedores e clientes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

ENERGIA - MP PEDE AO TCU APURAÇÃO SOBRE AUMENTO DA MISTURA DE ETANOL NA GASOLINA

Representação questiona se decisão do CNPE foi precedida de estudos técnicos e análise dos impactos sobre consumidores, frota e abastecimento

Do Estadão Conteúdo



O Ministério Público questiona se a decisão tomada pelo CNPE foi embasada por estudos suficientes sobre os impactos da medida para consumidores

O Ministério Público (MP) junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) pediu que a Corte de Contas apure o que o subprocurador, Lucas Furtado, classificou como “indícios de irregularidades”

relacionados à alteração da política energética adotada em razão das repercussões do conflito entre o Irã e os Estados Unidos, em especial quanto a elevação temporária da mistura de etanol anidro na gasolina para 32%, aprovada na terça-feira, 14, pelo Comitê Nacional de Política Energética (CNPE).

“Há indícios de que a decisão tenha sido impulsionada predominantemente por critérios econômicos e conjunturais, sem a divulgação de estudos técnicos suficientemente detalhados sobre seus efeitos sobre a frota nacional, os consumidores e a segurança do abastecimento”, afirmou o subprocurador no pedido encaminhado, e já aceito, pelo TCU.

Ainda assim, ele reconhece que a eventual ausência de divulgação não permite concluir, por si só, que nenhum estudo tenha sido realizado, mas revela a necessidade de que o processo administrativo integral seja submetido a controle.

O MP pede então que o Tribunal verifique se a elevação foi precedida de estudos técnicos suficientes, análise de impacto regulatório, avaliação de riscos, demonstração de economicidade, disponibilidade de oferta, adequada motivação e observância dos princípios da eficiência, razoabilidade, transparência e proteção do consumidor, bem como examinando suas possíveis consequências sobre a qualidade e a segurança dos combustíveis, a compatibilidade e a durabilidade de veículos e equipamentos, o consumo, os custos de manutenção, o abastecimento, o preço final e a segurança da frota nacional.

“O objetivo pode ser legítimo e compatível com a busca por maior segurança energética. Entretanto, a urgência econômica e a gravidade do cenário internacional não dispensam a Administração Pública de demonstrar, de maneira documentada, a viabilidade técnica, a adequação econômica, a segurança operacional e os impactos sociais da decisão”, afirmou.

Ele afirma que a alteração na composição de combustíveis com efeitos nacionais não pode ser tratada como “simples mecanismo emergencial” de contenção de preços.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

MINERAÇÃO - OURO CAI ABAIXO DE US\$ 4 MIL COM DÓLAR FORTE E EXPECTATIVA DE JUROS ALTOS

Metal recua ao menor nível em duas semanas, pressionado pela valorização da moeda americana e pelas tensões no Oriente Médio

Do Estadão Conteúdo

O ouro fechou a sessão desta quinta-feira (16) em queda, voltando a ser negociado abaixo de US\$ 4 mil por onça-troy em meio ao fortalecimento do dólar e às expectativas de manutenção dos juros elevados nos Estados Unidos, cenário reforçado pelas tensões no Oriente Médio.

Na Comex, divisão de metais da Bolsa de Nova York (Nymex), o contrato do ouro para agosto encerrou o dia em baixa de 1,47%, cotado a US\$ 3.992,1 por onça-troy. A prata para setembro também recuou, fechando em queda de 2,17%, a US\$ 56,187 por onça-troy.

O metal precioso atingiu o menor nível em duas semanas e voltou a ser negociado na faixa dos US\$ 3.900 por onça-troy, em meio às preocupações com uma possível interrupção do tráfego no Estreito de Bab el-Mandeb pelos Houthis, em apoio ao Irã. Segundo a imprensa internacional, o governo iraniano teria solicitado ao grupo o bloqueio da rota marítima. Os relatos ocorreram após mais uma noite de ofensivas entre Estados Unidos e Irã.

Os preços do petróleo seguem elevados, sustentando tanto a valorização do dólar quanto o avanço dos rendimentos dos Treasuries, que se tornam mais atrativos que o ouro em um ambiente de juros altos.

Para o MUFG, a perspectiva de curto prazo para o metal dependerá de os preços mais elevados da commodity energética se refletirem na inflação dos Estados Unidos ou permanecerem como um choque geopolítico temporário, enquanto os mercados acompanham a reação do Federal Reserve (Fed).

Na mesma linha, a Forex.com avalia que preços elevados da energia dificultam a adoção de uma postura mais branda pelo banco central norte-americano. Embora os indicadores mais recentes tenham mostrado alívio da inflação em junho, a instituição entende que a escalada das tensões geopolíticas alterou o cenário para a política monetária.

Na agenda econômica, os pedidos de auxílio-desemprego nos Estados Unidos recuaram na semana passada e ficaram abaixo das expectativas do mercado. As vendas no varejo também avançaram no período, embora tenham registrado desempenho ligeiramente inferior ao esperado pelos analistas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - LIÇÕES DA TERRA DO SOL NASCENTE SOBRE MARKETING PESSOAL

HELENA MARTHO

Consultora de Marketing Corporativo e Pessoal.

Pós-graduada em Marketing Digital e Growth

e mestre em Comunicação Digital. Palestrante.

opinioao@portalbenews.com.br

Quase tudo o que se escreve sobre marketing pessoal no Brasil bebe da mesma fonte: a cultura americana do “self-made hero”, o fundador que expõe cada vitória, cada bastidor, cada momento de inspiração, como se autoridade fosse sinônimo de volume. Funciona, até certo ponto. Mas existe outra tradição, silenciosa e antiga, que oferece um contraponto quase oposto, e que talvez sirva melhor a um executivo do mercado de infraestrutura do que qualquer manual de growth hacking importado do Vale do Silício. Essa tradição é a japonesa, e ela não fala sobre se promover. Fala sobre se aperfeiçoar.

Começamos pelo conceito mais conhecido fora do Japão, o kaizen, a filosofia de melhoria contínua que moldou a indústria automobilística japonesa e, depois, o mundo da gestão de qualidade. Transposto para a presença digital de um executivo, o kaizen sugere algo desconfortável para quem foi educado a buscar o post viral, o momento de explosão nas redes: o que realmente constrói autoridade não é o grande salto, é o ajuste pequeno e constante. Um pouco mais de clareza na escrita desta semana em relação à anterior, um dado adicional que sustenta o argumento, uma resposta mais precisa a um comentário crítico. É a antítese da lógica de aparecer com força durante um mês e desaparecer nos três seguintes. E é também, coincidentemente, a mesma lição que qualquer bom operador industrial já aplica na linha de produção, só que aplicada agora à própria reputação.

Ligado a essa ideia, está o conceito de shokunin, a figura do artesão que, mesmo depois de décadas de ofício, continua se considerando um aprendiz. Um mestre sushiman com quarenta anos de profissão ainda diz que está evoluindo sua técnica. Essa postura é um antídoto quase perfeito contra a armadilha em que tantos executivos caem nas redes sociais: a de tentar soar como autoridade absoluta, como quem já resolveu tudo e agora apenas ensina. Um executivo que se posiciona como alguém em constante aperfeiçoamento, que compartilha o que ainda está testando, o que errou, o que aprendeu recentemente, tende a gerar mais confiança a longo prazo do que aquele que projeta onisciência. A vulnerabilidade calculada, nesse sentido, não é fraqueza, é técnica.

Há também o omotenashi, a hospitalidade que se pratica sem expectativa explícita de retorno, o cuidado genuíno com o outro, que orienta desde o atendimento em uma loja até a forma como se recebe um convidado em casa. Aplicado ao ambiente digital, esse princípio é praticamente subversivo diante do que se vê hoje na maior parte do LinkedIn brasileiro, onde o conteúdo frequentemente funciona como isca para venda de curso ou consultoria. Responder comentários com atenção real, compartilhar conhecimento relevante sem reservar a informação mais valiosa apenas para quem paga, reconhecer publicamente o trabalho de um concorrente quando ele merece, tudo isso soa contraintuitivo em um ambiente competitivo, mas é justamente por ser raro que se torna diferencial. Quem pratica omotenashi digital não está sendo ingênuo, está entendendo que reputação de longo prazo se constrói com generosidade visível, não com cálculo evidente.

Outro conceito revelador é o nemawashi, a prática corporativa japonesa de construir consenso nos bastidores, em conversas individuais, antes de levar qualquer decisão importante a uma reunião formal. Traduzido para a vida de um executivo que quer ter presença digital relevante, o nemawashi lembra algo que muitos ignoram: a rede pessoal offline — parceiros de setor, jornalistas, ex-colegas, fornecedores — deveria ser cultivada antes de qualquer conteúdo público de peso ser publicado, não depois. Quando o post finalmente sai, o terreno já está preparado, e a mensagem encontra eco em vez de silêncio.

Vale mencionar ainda o keigo, o sistema de registros formais e informais da língua japonesa, que muda conforme a hierarquia e o contexto de quem fala com quem. A lição aqui é simples, mas frequentemente esquecida: o tom adequado para um perfil no LinkedIn não é necessariamente o mesmo de uma entrevista de televisão, nem o de uma conversa em evento fechado do setor. Saber

adaptar o registro sem perder a essência da mensagem é competência de comunicação, não contradição de personalidade.

Por fim, é preciso reconhecer uma tensão interessante nessa comparação. O ambiente corporativo japonês tradicionalmente resiste ao personal branding tal como o Ocidente o pratica. A cultura valoriza o coletivo, ou seja, a empresa, o time, o grupo, muito mais do que o indivíduo, e executivos que se destacam pessoalmente além da conta, às vezes, são vistos internamente com desconfiança, como se estivessem competindo com a própria organização. Essa tensão é, talvez, o ensinamento mais valioso de todos para o executivo brasileiro do mercado de infraestrutura, um setor ainda fortemente institucional, onde a linha entre construir autoridade pessoal e parecer maior do que a empresa que se representa é fina e precisa ser respeitada. O equilíbrio japonês sugere um caminho: brilhar através da excelência do trabalho, deixar que a competência fale primeiro e usar a presença digital como amplificador dessa competência, nunca como substituto dela.

Não se trata, portanto, de importar uma cultura inteira para dentro de um perfil de rede social. Trata-se de perceber que a pressa, o volume e a autopromoção explícita, tão características do manual ocidental de marketing pessoal, não são a única forma de construir autoridade. Existe uma alternativa mais silenciosa, mais paciente e, para um setor que se constrói com concreto, trilho e décadas de operação, talvez mais adequada: a autoridade que se acumula devagar, com consistência e que, um dia, simplesmente já está lá.

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

UM MESTRE SUSHIMAN COM QUARENTA ANOS DE PROFISSÃO AINDA DIZ QUE ESTÁ EVOLUINDO SUA TÉCNICA. ESSA POSTURA É UM ANTÍDOTO QUASE PERFEITO CONTRA A ARMADILHA EM QUE TANTOS EXECUTIVOS CAEM NAS REDES SOCIAIS: A DE TENTAR SOAR COMO AUTORIDADE ABSOLUTA, COMO QUEM JÁ RESOLVEU TUDO E AGORA APENAS ENSINA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

BRASIL EXPORT - MINERAIS CRÍTICOS COLOCAM CENTRO-OESTE NO MAPA DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Região concentra projetos de terras raras, atrai investimentos bilionários e terá desafios logísticos debatidos no Centro-Oeste Export

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



Goiás abriga o projeto Serra Verde, uma das poucas operações de terras raras em argilas iônicas fora da Ásia, que contribui para diversificar a oferta global desses minerais

O avanço dos projetos de minerais críticos colocou o Centro-Oeste em uma posição estratégica na cadeia global da transição energética. Tradicionalmente reconhecida pela força do agronegócio, a região passou a

concentrar empreendimentos de cobre, níquel, nióbio e terras raras, matérias-primas consideradas essenciais para tecnologias como turbinas eólicas, motores elétricos, baterias, veículos eletrificados e sistemas de transmissão de energia.

MATO GROSSO POSSUI POTENCIAL EM MINERAIS POLIMETÁLICOS, ENQUANTO MATO GROSSO DO SUL ABRIGA O MACIÇO DO URUCUM, UMA DAS PRINCIPAIS ÁREAS MINERAIS DO PAÍS, COM RESERVAS RELEVANTES DE MANGANÊS E MINÉRIO DE FERRO

O potencial mineral e os desafios de infraestrutura para transformar esses recursos em desenvolvimento econômico estarão entre os temas debatidos durante o Centro-Oeste Export, que

será realizado nos dias 23 e 24 de julho, em Rio Verde (GO). O evento reunirá representantes dos setores público e privado para discutir logística, mineração, infraestrutura e transição energética.

Segundo dados da Agência Nacional de Mineração (ANM), a produção mineral do Centro-Oeste alcançou R\$ 25,8 bilhões em 2025, crescimento de 8,8% em relação ao ano anterior e equivalente a cerca de 8% da produção mineral brasileira. A arrecadação da Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM) chegou a R\$ 420,4 milhões, com Goiás respondendo por pouco mais da metade desse valor, impulsionado principalmente pela produção de cobre, níquel e nióbio.

O estado consolidou-se como um dos principais polos brasileiros de minerais estratégicos ligados à transição energética, com operações de empresas como Lundin Mining, Anglo American e CMOG. Goiás também abriga, em Minaçu, o projeto Serra Verde, uma das poucas operações de terras raras em argilas iônicas fora da Ásia.

O empreendimento reforça o interesse internacional pelos recursos minerais brasileiros, considerados estratégicos para diversificar a cadeia global de fornecimento de terras raras, atualmente concentrada em grande parte na China.

Além das operações já existentes, novos empreendimentos voltados às terras raras avançam em Goiás.

Entre eles está o Projeto Carina, da Aclara Resources, em Nova Roma, que prevê investimentos de aproximadamente US\$ 780,9 milhões até 2029 e produção média estimada de 4.498 toneladas anuais de óxidos de terras raras. Também há projetos em desenvolvimento em Iporá, conduzidos pela Alvo Minerals e pela Appia Rare Earths & Uranium.

Segundo informações apresentadas pelas empresas à ANM, entre 2023 e 2025 foram investidos R\$ 6,7 bilhões em minerais críticos e estratégicos no Brasil. Desse total, 88,6% foram destinados à operação de minas e 11,4% às atividades de pesquisa mineral.

O ambiente de investimentos também vem sendo impulsionado por políticas públicas, como a criação da Autoridade Estadual de Minerais Críticos de Goiás (AMIC-GO), a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos, além de iniciativas de financiamento voltadas ao setor.

Entre elas estão um fundo garantidor de R\$ 2 bilhões e uma chamada pública de R\$ 5 bilhões lançada pelo BNDES e pela Finep para apoiar projetos relacionados à transição energética.

Embora Goiás concentre grande parte dos projetos ligados aos minerais críticos, a ANM destaca que o avanço do setor depende da integração entre os estados do Centro-Oeste.

Mato Grosso possui potencial em minerais polimetálicos, enquanto Mato Grosso do Sul abriga o Maciço do Urucum, uma das principais áreas minerais do país, com reservas relevantes de manganês e minério de ferro.

Após a aquisição das minas pela LHG Mining, do grupo J&F, a produção da região gira em torno de 15 milhões de toneladas de minério de ferro e manganês. O principal desafio, porém, permanece sendo a logística.

A expansão da Ferrovia Malha Oeste, além de investimentos em hidrovias e estruturas portuárias, é considerada fundamental para reduzir custos, ampliar a competitividade e facilitar o acesso aos mercados consumidores.

Gargalo

Apesar do crescimento dos investimentos, a infraestrutura continua sendo apontada como um dos principais desafios para consolidar o Centro-Oeste como polo da transição energética.



Atualmente, parte significativa da produção mineral depende do transporte ferroviário pelas malhas Centro-Atlântica e Norte-Sul até portos como Santos (SP) e Vitória (ES). Limitações de capacidade, custos operacionais e necessidade de melhorias na infraestrutura reduzem a competitividade do setor.

Paralelamente, a região também amplia investimentos em bioenergia, criando novas demandas por infraestrutura integrada entre mineração, agroindústria e produção de combustíveis renováveis.

Entre os projetos está a nova unidade da Inpasa em Rio Verde, investimento estimado em R\$ 2,4 bilhões, que será a primeira planta da companhia em Goiás. A Embrapa também desenvolve o projeto Bioinova, financiado com recursos da Finep, voltado à produção de biometano, biohidrogênio, bioinsumos e novas rotas de aproveitamento da biomassa.

Para a ANM, o desafio é integrar as cadeias da mineração, da agroenergia e dos biocombustíveis, combinando investimentos em infraestrutura ferroviária, energética e logística para transformar o potencial mineral da região em ganhos permanentes de competitividade e desenvolvimento econômico.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

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

PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2026

SUJEITA A ALTERAÇÕES E CONFIRMAÇÕES

23 JULHO | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas
09h00 Solenidade de abertura
10h00 Goiás em Foco | Panorama sobre o ambiente de negócios no estado
11h00 Intervalo
11h30 Paineis: Infraestrutura de transportes e o agronegócio na região Centro-Oeste

- A situação das rodovias concedidas abordando BR-153, BR-060 e outras
- O desenvolvimento da malha ferroviária na região
- A infraestrutura de armazenagem da produção do Centro-Oeste

12h30 Apresentação a definir
12h45 Encerramento do período da manhã
14h30 Paineis: A Importância da Barra Norte para a competitividade da exportação da produção do Centro-Oeste

- Otimização do calado da Barra Norte e janelas de maré
- Investimentos privados nos terminais da região
- Políticas públicas e o impacto de fenômenos climáticos na navegabilidade da região

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

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

- O papel estratégico dos portos das regiões Nordeste e Sudeste para o escoamento da produção do Centro-Oeste
- Investimentos em expansão de capacidade de terminais e de corredores logísticos para o escoamento da produção via Arco Norte
- Como a FIPS está agindo para absorver o crescimento da safra do Centro-Oeste e garantir a

previsibilidade na chegada das cargas aos terminais de Santos

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

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

16h30 Intervalo
17h00 Paineis InfraESG | Corredores logísticos sustentáveis

Moderação: Ana Beatriz Rodrigues Castro, Chefe de Gabinete da Superintendência de Sustentabilidade, Pessoas e Inovação da ANTT
Debatedores: Clézio Ribeiro, Coordenador de Sustentabilidade da Ecovias Araguaia; Álvaro Oliveira, Gerente Executivo de Operações da Rumo Logística; Denimarcio Borges de Oliveira, Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico Sustentável da Prefeitura de Rio Verde

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

- Soluções integradas e regulação para o escoamento da produção
- Como a multimodalidade pode contribuir para reduzir o Custo Brasil no escoamento de commodities e insumos
- Caminhos para otimizar o fluxo de retorno dos contêineres e vagões

Moderação: Marcella Cunha, Diretora-Executiva da ABOL
Debatedores: Marcos Vilela, CEO da Bravo Serviços Logísticos; Daniel Salcedo, Diretor Comercial da Brado

18h30 Solenidade de encerramento
24 JULHO | SEXTA-FEIRA

08h15 Saída do transporte oficial do Prime Hotel Rio Verde
09h00 Visita técnica ao terminal da Granel Química em Santa Helena de Goiás

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

FINANÇAS - IBOVESPA RECUA COM CAUTELA SOBRE TARIFAÇÃO E MAU HUMOR EM NY

Bolsa fechou em baixa de 1,24%, aos 173,8 mil pontos, acentuando as perdas da semana para 2,27%. O giro financeiro somou R\$ 19,06 bilhões

Do Estadão Conteúdo

A Bolsa acentuou a trajetória negativa iniciada na quarta, sob o temor dos desdobramentos da confirmação do novo tarifação americano nesta quinta-feira, 16, e do mau humor no exterior. O Ibovespa perdeu mais de 2 mil pontos e, assim como na sessão anterior, na máxima de 176.011 pontos, o principal índice da B3 não conseguiu passar da estabilidade, com as principais blue chips, tanto commodities quanto setor financeiro, tendo apresentado queda firme.



Nesta quinta-feira, as principais blue chips, tanto commodities quanto setor financeiro, apresentaram queda firme

A confirmação da taxa de 25% sobre produtos brasileiros pelos EUA era amplamente esperada, assim como a lista de exceções, mas ainda assim o mercado reagiu mal. A medida entra em vigor no dia 22. A avaliação da equipe econômica é de que o impacto econômico é irrelevante e, por isso, não deve haver retaliação. Entretanto, dada a pressão que empresários dos setores taxados devem fazer pela aplicação da Lei de Reciprocidade, há temor de guerra comercial.

A economista-chefe da Mirae Asset, Marianna Costa, explica que houve cautela sobre a reação do governo brasileiro e com a possibilidade de as negociações se arrastarem. “Do lado econômico, provavelmente o governo vai pelo caminho da lei de reciprocidade, que requer algumas etapas burocráticas. Então, se entende que vai levar alguns meses pra que fique claro quais são essas ações”, disse, lembrando que entre essas etapas estão as consultas aos setores. “Há uma série de eventos ainda por vir. Então, tem uma incerteza”, disse.

A medida atinge em torno de 30% da pauta de exportação nacional e só não fez mais estrago no mercado de ações porque setores mais parrudos da Bolsa conseguiram entrar na lista de isenções. “A decisão atinge um número maior de produtos, mas para o índice o número setores afetados é mais restrito”, diz a economista. O impacto mais direto se dá sobre algumas companhias exportadoras, em especial as mais dependentes do mercado americano.

Num outro recorte, a taxação se mistura à leitura sobre a disputa pelo Planalto, na medida em que é associada ao senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), como mostrou a pesquisa Genial/ Quaest. O levantamento trouxe que para 51% dos entrevistados a responsabilidade por essa imposição é de Flávio Bolsonaro. O mercado acredita que numa eventual gestão do senador haverá maior disciplina fiscal.

O Ibovespa tocou mínimas à tarde, acompanhando a piora dos índices em Wall Street, por sua vez penalizados pelas tensões no Oriente Médio, balanços corporativos e perdas das ações de tecnologia, além de falas “hawkish” de dirigentes do Federal Reserve. No piso do dia, o índice da B3 recuou 1,41%, a 173.537 pontos.

As ações da Petrobras ampliaram a queda também na segunda etapa para perto de 2%, em linha com o recuo do petróleo e receios sobre desdobramentos do tarifaço. O papel PN recuou 1,72% e o ON, - 1,95%. Vale fechou em baixa de 2,05%, em meio à queda do minério de ferro. Entre os bancos, Itaú Unibanco PN caiu 1,37% e Bradesco PN cedeu 1,02%.

O Ibovespa fechou em baixa de 1,24%, aos 173.825,27 pontos, acentuando as perdas da semana para 2,27%. O giro financeiro somou R\$ 19,06 bilhões. Em julho, acumula ganho de 1,05% e em 2026, de 7,88%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

FINANÇAS - DÓLAR SOBE 0,40%, COTADO A R\$ 5,09

A moeda americana recua 0,18% frente ao real nesta semana. Em julho, as perdas são de 1,24%

Do Estadão Conteúdo

O dólar exibiu alta firme frente ao real nesta quinta-feira, 16, e flertou com fechamento na casa de R\$5,10. A aversão ao risco no exterior, em um quadro de desconfiança com o setor de inteligência

artificial (IA) e de incertezas em torno do desenrolar da guerra no Oriente Médio, levou à valorização global da moeda americana.

Ao ambiente externo desfavorável a divisas emergentes somou-se o desconforto com a confirmação da imposição de tarifas de 25% pelos Estados Unidos sobre produtos brasileiros. Apesar de uma lista ampla de exceções e das dúvidas sobre a dimensão do impacto econômico, o tarifaço abala a pré-candidatura presidencial de Flávio Bolsonaro (PL-RJ), principal aposta do mercado para uma mudança do regime fiscal.

O real, contudo, não amargou o pior desempenho entre as moedas emergentes mais líquidas, posto que coube ao florim húngaro, seguido pelo rand sul-africano. A moeda brasileira apresentou perdas similares às de seus pares latino-americanos. Com máxima de R\$ 5,1139, à tarde, o dólar à vista terminou o dia em alta de 0,40%, cotado a R\$ 5,0990. A moeda americana ainda recua 0,18% frente ao real na semana, o que leva a desvalorização acumulada em julho a 1,24%, após avanço de 2,38% no mês passado. No ano, as perdas são de 7,11%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

JUSTIÇA - EDSON FACHIN BLINDA O STF CONTRA ‘PRESSÕES EXTERNAS’

Após EUA citarem decisões da Justiça brasileira para justificar tarifaço contra o país, presidente do Supremo reage e diz que atuação tem como base a Constituição

Da Agência Brasil



Fachin disse que o STF “permanecerá exercendo, com serenidade, independência e firmeza, a missão que lhe foi confiada pela Constituição”

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, declarou nesta quinta-feira (16) que a Corte vai continuar exercendo suas funções sem “pressões externas”.

As declarações do ministro constam em nota divulgada à imprensa após o anúncio do novo tarifaço dos Estados Unidos contra os produtos brasileiros. Entre as justificativas para adotar a medida, o governo norte-

americano citou decisões do STF sobre as big techs, como a que determina que as plataformas precisam tirar do ar conteúdos ilegais sem precisar de ordem judicial.

Fachin disse que o Supremo exerce suas funções com base na Constituição brasileira e que as decisões do tribunal são públicas e fundamentadas na lei.

“O Supremo Tribunal Federal permanecerá exercendo, com serenidade, independência e firmeza, a missão que lhe foi confiada pela Constituição da República, sem qualquer influência, pressão ou condicionamento de natureza externa, preservando a integridade da ordem constitucional, a separação dos Poderes, a democracia e o Estado de Direito”, afirmou.

O presidente do STF também defendeu a independência do Judiciário brasileiro.

“Divergências entre Estados devem ser conduzidas pelos canais diplomáticos e pelos mecanismos próprios do Direito Internacional, jamais por iniciativas que possam ser interpretadas como forma de constrangimento ao exercício da jurisdição constitucional”, completou.

Fachin também destacou que o Supremo atua “exclusivamente por força da Constituição” brasileira. “Suas decisões são públicas, fundamentadas, submetidas unicamente ao império da Constituição e das leis brasileiras”, ressaltou.

Decisões

Em decisões recentes, o ministro Alexandre de Moraes determinou a suspensão de perfis de brasileiros que moram nos Estados Unidos. Os alvos são acusados de ataques antidemocráticos contra o Supremo.

Pela decisão, Moraes foi processado na Justiça da Flórida pelas redes sociais Rumble e Trump Media. As empresas pediram à Justiça da Flórida (EUA) que julgue o ministro Alexandre de Moraes à revelia e contestaram o pedido da Advocacia-Geral da União (AGU) para arquivar o processo. As empresas alegam que o magistrado extrapolou sua autoridade ao enviar ordens judiciais de bloqueio diretamente a empresas americanas.

A defesa do ministro é feita no exterior pela Advocacia-Geral da União (AGU). O órgão defende a soberania brasileira e sustenta que agentes públicos não podem ser alvo direto do Judiciário de outros países sem o consentimento do Estado brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

JUSTIÇA - MORAES ASSUME PRESIDÊNCIA DA CORTE

Ele vai assumir temporariamente o lugar de Fachin. Durante o recesso do judiciário, eles se revezam
Do Estadão Conteúdo

Alexandre de Moraes assumirá a presidência temporária do Supremo Tribunal Federal (STF) nesta sexta-feira, 17. O ministro substitui Edson Fachin, que ocupava o cargo desde o início do recesso, em 2 de julho. O plantão de julho é dividido entre presidente e vice-presidente da Corte.

Apesar do recesso, cinco ministros mantêm atividade normal: Gilmar Mendes, Moraes, Nunes Marques, André Mendonça e Flávio Dino.

Dias Toffoli segue atuando em reclamações cíveis e criminais, petições, inquéritos e mandados de segurança. Zanin atua exclusivamente em inquéritos, ações penais e processos vinculados a eles por prevenção, segundo o STF.

Cármem Lúcia e Luiz Fux estão de férias durante todo o mês de julho. De acordo com a Portaria 124, editada em 8 de junho os prazos processuais estão suspensos entre 2 e 31 de julho. Prazos que se iniciam ou se encerram nesse período são prorrogados automaticamente para 3 de agosto, primeiro dia útil seguinte ao recesso.

Durante a suspensão, o atendimento ao público externo e o expediente na Secretaria do Tribunal funcionam das 13h às 18h.

Da última vez em que ocupou a presidência interina do STF, em janeiro, Moraes abriu de ofício um inquérito sigiloso para apurar se Receita Federal e Coaf vazaram irregularmente dados fiscais de ministros da Corte e de familiares.

A medida foi tomada sem pedido da Procuradoria-Geral da República, o que não é praxe no tribunal. A decisão dividiu os ministros: parte defendia esclarecer o caso, outra via risco de represália a órgãos de controle. A abertura da investigação ocorreu em meio ao avanço do caso Banco Master no STF, após reportagens revelarem contrato da mulher de Moraes com o banco e negócios de irmãos do ministro Dias Toffoli com um fundo ligado à instituição.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

INTERNACIONAL - IRÃ AMEAÇA FECHAR OUTRAS ROTAS MARÍTIMAS E AUMENTA TENSÃO

Guarda Revolucionária pode bloquear o Estreito de Bab el-Mandeb, passagem conecta o Mar Vermelho ao Golfo de Áden e ao Oceano Índico

Do Estadão Conteúdo



Cerca de 12% do comércio marítimo mundial passa por Bab el-Mandeb, corredor que também dá acesso ao Canal de Suez

Em meio à escalada do conflito com os Estados Unidos, o Irã passou a ameaçar o fechamento de novas rotas estratégicas para a exportação de petróleo e gás, ampliando as advertências que, até então, estavam concentradas no Estreito de Ormuz. A sinalização ocorre após o governo Donald Trump intensificar a ofensiva militar contra o país asiático e manter um bloqueio naval no estreito.

Em comunicado divulgado pela agência estatal iraniana Irna na quarta-feira, 15, a Guarda Revolucionária afirmou que, se as exportações da região forem interrompidas, elas não estarão disponíveis “para ninguém”.

Embora o comunicado não especifique quais corredores poderão ser alvo de novas ações, uma das rotas sob maior atenção é o Estreito de Bab el-Mandeb, entre Iêmen, Djibuti e Eritreia. A passagem conecta o Mar Vermelho ao Golfo de Áden e ao Oceano Índico.

Cerca de 12% do comércio marítimo mundial passa por Bab el-Mandeb, corredor que também dá acesso ao Canal de Suez para embarcações que fazem a ligação entre a Ásia e a Europa.

A importância estratégica da região também está ligada à proximidade com o Iêmen, onde atuam os rebeldes Houthis, grupo apoiado pelo Irã. Durante a guerra entre Israel e o Hamas, os houthis realizaram sucessivos ataques contra embarcações comerciais que cruzavam a rota, obrigando grandes empresas de navegação a desviar seus navios pelo extremo sul da África.

Até então, as ameaças de Teerã estavam concentradas em Ormuz, principal corredor de exportação de petróleo do mundo. Segundo a Guarda Revolucionária, a passagem está e permanecerá fechada enquanto os Estados Unidos não interromperem os “atos de agressão” contra o país.

Ao mencionar a possibilidade de bloquear outros corredores energéticos, porém, o Irã amplia o alcance de sua estratégia de pressão sobre Washington e seus aliados, elevando riscos para o comércio global de petróleo e gás.

Oceano Índico

No comunicado, a Guarda Revolucionária acusou os Estados Unidos de bloquear a rota do Oceano Índico e afirmou que, diante desse cenário, poderá retaliar fechando outras vias estratégicas.

“O inimigo deve saber que, agora que seus piratas bloquearam a rota do Oceano Índico para a exportação do petróleo e do gás da região para o mundo - medida que coloca em risco os interesses dos rivais econômicos dos Estados Unidos, deve esperar que outras rotas de exportação de petróleo e gás que atendem aos interesses dos Estados Unidos e de seus aliados também sejam fechadas”, afirmou a corporação.

Na sequência, o comunicado acrescenta: “As exportações de petróleo e gás da região estarão disponíveis para todos ou para ninguém.”

Do lado americano, o governo de Donald Trump mantém um bloqueio naval para impedir a circulação de embarcações ligadas ao Irã no Estreito de Ormuz e intensificou a ofensiva militar contra o país. Na madrugada desta quinta-feira, 16, forças dos EUA ampliaram os bombardeios e atingiram, pela primeira vez nesta nova fase do conflito, áreas próximas a Teerã.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026

INTERNACIONAL - CATAR NEGA PARTICIPAÇÃO EM OFENSIVA

País desmentiu informação de que concordou em participar de ação militar de Israel contra o Irã
Do Estadão Conteúdo

O Escritório de Mídia Internacional do Catar expressou nesta quinta-feira, 16, “rejeição categórica” aos relatos publicados por veículos de mídia israelenses que alegaram que o país havia concordado em participar de uma ação militar contra o Irã.

O Escritório, em comunicado na rede X, afirmou que essas alegações foram divulgadas por “indivíduos que buscam envolver o Estado do Catar no conflito, minar seu papel fundamental na mediação e empurrar a região para uma maior escalada e caos”.

O país também reforçou que não permitirá que tais alegações enganosas minem seus esforços diplomáticos para pôr fim ao conflito e que continuará seus bons ofícios em coordenação com parceiros.

Em paralelo, o Hezbollah negou alegações de que estava envolvido em atividades relacionadas a armas na Síria, após as autoridades sírias anunciarem que haviam frustrado uma tentativa de contrabandear um carregamento de armas e mísseis supostamente destinados ao grupo libanês.

O governo sírio alegou em comunicado, que interceptou um carregamento de armas avançadas e mísseis ao longo da fronteira sírio-iraquiana. Investigações preliminares indicaram que o carregamento estava destinado a transitar pela Síria antes de ser entregue ao Hezbollah no Líbano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

ALCOLUMBRE PRORROGA MP COM MEDIDA PARA CONTER ALTA DOS COMBUSTÍVEIS

Medida Provisória prevê subsídio para diesel

Por O GLOBO — Brasília

O presidente do Congresso, senador Davi Alcolumbre (União-AP), prorrogou por mais dois meses uma medida provisória que prevê a subvenção e isenção de impostos para conter os efeitos da alta do petróleo, provocada pela guerra no Oriente Médio.

Com a iniciativa, a União paga uma subvenção de 1,12 por litro de óleo diesel às refinarias nacionais e importadores do combustível.

Esse auxílio substituiu outros dois benefícios que se encerraram no fim de maio—um de R\$ 0,32 por litro de diesel. E outro de R\$ 0,80 por litro destinado ao diesel produzido no país e de R\$ 1,20 por litro

para o combustível importado, sendo metade financiada por recursos federais e a outra metade pelos estados e Distrito Federal.



Medida provisória prorrogada por mais dois meses — Foto: Guito Moreto/15-08-2023

A MP foi enviada pelo governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva no dia 30 de maio.

Todas as medidas provisórias precisam ser aprovadas pelo Congresso para ter validade permanente e têm a duração inicial de dois meses, podendo haver prorrogação por mais dois meses.

É praxe que o presidente do Congresso faça a prorrogação e os parlamentares usem todo o período de quatro meses para analisar a iniciativa.

A comissão mista que vai analisar a MP ainda não foi instalada e não há ainda definição de quem será o presidente e nem o relator do colegiado.

A iniciativa para conter o preço da gasolina faz parte de um pacote elaborado pela equipe econômica do governo. Além da MP, também foi editado no fim de maio um decreto presidencial que estabelece, até o dia 31 de julho, isenção de tributos federais sobre a venda e a importação de querosene de aviação (QAV) e biodiesel. O decreto zera as alíquotas de PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre os dois combustíveis.

De acordo com o governo, a medida busca reduzir pressões sobre os custos do setor aéreo e da cadeia de combustíveis, evitando repasses mais intensos aos consumidores. O querosene de aviação é um dos principais componentes de custo das companhias aéreas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2026

TARIFAÇÃO: GOVERNO LULA RECONHECE QUE EUA REAGIRIAM À RECIPROCIDADE E PROCESSO DEPENDERÁ DE CONSULTA A SETORES

Legislação permite que o Brasil responda com sanções comerciais a sobretaxas comerciais desfavoráveis aplicadas por outros países

Por Jeniffer Gularte — Brasília



Ministros do governo falam sobre tarifaço de Trump; Gabriel Galípolo (Banco Central), Dario Durigan (Fazenda), Marcio Elias (MDIC), Geraldo Alckmin (vice), Mauro Vieira (Relações Exteriores), João Paulo (Meio Ambiente) e Maria Rosa — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva analisará com cautela a adoção da Lei de Reciprocidade aos Estados Unidos em reação ao tarifaço de 25% sobre produtos brasileiros. O Palácio do Planalto reconhece que Donald Trump irá responder a qualquer passo

adotado pelo Brasil com base nesta legislação e que a decisão do governo precisa levar em conta a hipótese de retaliação.

Aprovada pelo Congresso Nacional no ano passado, a lei permite que o Brasil responda com sanções comerciais a sobretaxas comerciais desfavoráveis aplicadas por outros países.

Interlocutores do presidente Lula afirmam que por estar lidando com um parceiro comercial mais poderoso que o Brasil, há necessidade de escolher cirurgicamente quais setores tensionar junto aos EUA. O que foi feito pelo governo brasileiro, terá algum tipo de retorno do governo de Donald Trump. Por isso, o entorno de Lula afirma que não se pode ter pressa no processo decisório e nem reagir de forma emocional.

O ritmo do uso da Lei de Reciprocidade se dará a partir da consulta aos setores da economia afetados pelas tarifas e da forma como irão reagir. O governo não quer queimar etapas, está em fase de iniciar essas consultas para avaliar como aplicar a lei, e também considera que os EUA esperam qualquer "escorregão" do governo brasileiro para inverter a narrativa e por o ônus do tarifaço no Brasil.

Na quinta-feira, o vice-presidente Geraldo Alckmin já havia adiantado que a Lei de Reciprocidade será aplicada aos EUA "no momento adequado":

— E destacar que nós temos uma lei da reciprocidade aprovada por unanimidade no Congresso Nacional e que governo, no momento adequado, saberá como implementá-la — afirmou Alckmin em coletiva de imprensa na tarde desta quinta-feira — A não é retaliatória, não há retaliação, o que existe é uma lei defendendo o interesse nacional, interesse dos brasileiros, da economia brasileira, que é a reciprocidade, é um instrumento jurídico legal importante que o governo analisará o momento e a forma de fazer — reforçou Alckmin.

A Lei de Reciprocidade dá poderes à Câmara de Comércio Exterior (Camex) do Ministério de Indústria e Comércio para suspender concessões comerciais e de investimentos em resposta a países ou blocos econômicos que impactam negativamente a competitividade dos produtos nacionais.

— Levaremos a Lula a retomada do processo de reciprocidade. O presidente nos dará orientação a respeito disso — afirmou o ministro da Fazenda, Dario Durigan.

Segundo o texto aprovado pelo Congresso no ano passado, a Camex poderá adotar medidas de restrição às importações e suspender concessões, patentes ou remessas de royalties, além de aplicar taxas extras sobre os países a serem retaliados.

Para que esses instrumentos sejam acionados, no entanto, é preciso passar por uma série de exigências:

- O governo precisa buscar negociação direta com o país ou bloco responsável pelas decisões que afetam produtos brasileiros
- Também é necessário recorrer a organismos multilaterais como a Organização Mundial do Comércio (OMC)
- Se as tentativas de negociação não tiverem sucesso, as medidas de retaliação aplicadas devem ser proporcionais aos danos econômicos sofridos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2026

SECRETÁRIA DE AGRICULTURA DOS EUA DEFENDE TARIFAÇO CONTRA O BRASIL E DIZ QUE 'DIAS DE INJUSTIÇA ESTÃO NO FIM'

Para Brooke Rollins, governo brasileiro colocou durante anos os produtores e agricultores americanos em desvantagem, citando práticas comerciais desleais e desmatamento ilegal

O Globo – RJ

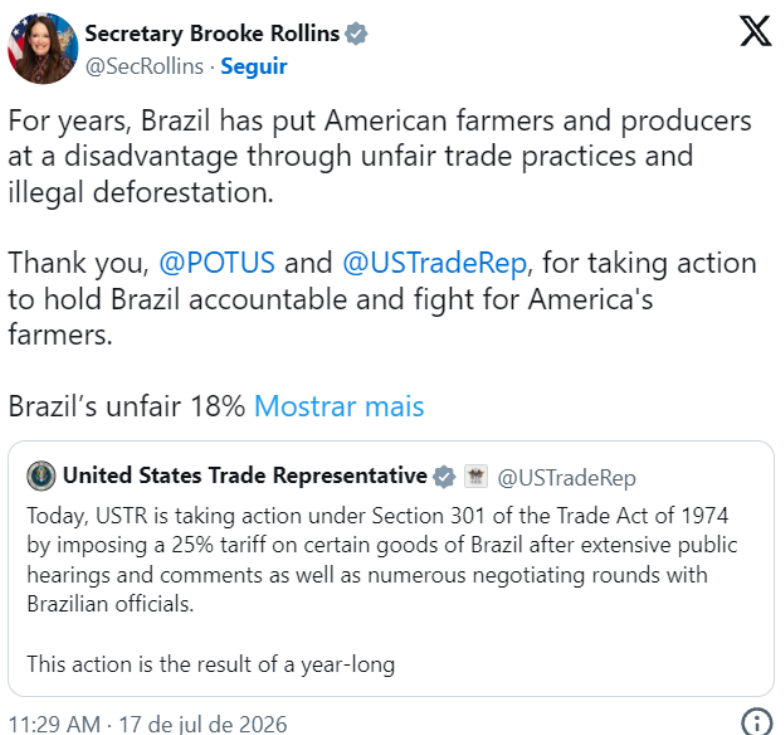
Depois do secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, comentar sobre a imposição de tarifas de 25% sobre produtos brasileiros, afirmando que o país não negociou de boa-fé e que o presidente Lula colocou seu ego acima da realização de um acordo, mais um integrante do governo Trump saiu em defesa da medida.



Secretária de Agricultura dos EUA, Brooke Rollins — Foto: Divulgação

Em um post na rede social X, a secretária de Agricultura dos EUA, Brooke Rollins, disse que o Brasil colocou, durante anos, os produtores e agricultores americanos em desvantagem, citando práticas comerciais desleais e o desmatamento ilegal.

Rollins agradeceu ao governo americano e ao escritório do Representante Comercial dos EUA por "tomarem medidas para responsabilizar o Brasil e defender os agricultores dos Estados Unidos".



Segundo ela, os dias de "injustiça estão chegando ao fim", referindo-se à "tarifa injusta" de 18% imposta pelo Brasil sobre o etanol americano, o que "reduziu as exportações de etanol dos EUA para o Brasil em mais de 87% desde 2018".

"O etanol americano está tendo seu melhor ano até agora e, sob o presidente Trump, estamos lutando para abrir mercados, garantir condições justas de concorrência e colocar os agricultores e produtores americanos em PRIMEIRO LUGAR", afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2026

CNI QUER MISSÃO DA NOVA INDÚSTRIA BRASIL PARA ENFRENTAR TARIFAÇÃO DOS EUA

Por Ana Carolina Diniz

O presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Ricardo Alban, conversou com o vice-presidente Geraldo Alckmin e com o ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Márcio Rosa, para que, em conjunto, formem um grupo para a criação de uma sétima missão para a política industrial Nova Indústria Brasil (NIB), iniciativa de neointustrialização do governo federal lançada em 2024 para impulsionar o setor até 2033.

Direcionamento de emendas por políticos sem mandato, mesmo presidente de partido, fere a Constituição, diz especialista



O presidente da CNI, Ricardo Alban — Foto: Fabio Rossi / Agência O Globo

Segundo a CNI, o intuito é apresentar uma alternativa para o novo tarifaço norte-americano, que vai atingir 26,2% das exportações brasileiras para os Estados Unidos com tarifa adicional de 25%. A tarifa anunciada afeta US\$ 11 bilhões em exportações brasileiras, de acordo com levantamento da confederação.

- A NIB, assim como toda política industrial, precisa ser dinâmica, atualizada e trazer respostas para situações específicas e complexas que o Brasil enfrenta. Nossa ideia é construir um plano de ação, em parceria com as 27 federações estaduais da indústria, associações setoriais, sindicatos e governo, para juntos desenvolvermos uma proposta que dê suporte à indústria brasileira neste momento tão delicado - afirma Alban, segundo nota.

A iniciativa da CNI propõe um convênio com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) para formular a sétima missão.

- Precisamos dar uma resposta construtiva aos setores industriais prejudicados e aproveitar que o governo está empenhado em construir soluções para as empresas impactadas. Neste momento, o mais importante é que nem o ano eleitoral nem questões políticas interfiram em um debate que exige responsabilidade, equilíbrio e visão de longo prazo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2026

'NÃO CABE FALAR EM RETALIAÇÃO', DIZ MINISTRO DA FAZENDA SOBRE TARIFAS DOS EUA

Dario Durigan disse a jornalistas nesta manhã que está sendo avaliado 'com cautela' eventual processo de reciprocidade

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo



O ministro da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Fabiano Rocha/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse nesta sexta-feira que “não cabe falar em retaliação” ao comentar as tarifas anunciadas pelos Estados Unidos contra produtos brasileiros. Ele lembrou que o Congresso Nacional aprovou uma lei que protege os interesses do país e prevê mecanismos a serem adotados em casos de medidas unilaterais por parte de outros países, como a reciprocidade, mas descartou recorrer ao recurso no momento.

— Não cabe falar em retaliação. Retaliação é uma palavra que está fora do nosso escopo, fora do nosso trabalho — disse a jornalistas em São Paulo (SP).

Durigan continuou:

— A gente não pode entrar nessa ótica de usar o momento político-eleitoral para fazer ataques políticos-eleitorais, prejudicando a economia. O meu papel é garantir que a economia siga estável, numa boa trajetória, seja protegendo, discutindo com os empresários brasileiros, seja avaliando com cautela o processo de reciprocidade que o Congresso nos ofereceu para que a gente acompanhe isso, leve ao presidente.

Os Estados Unidos anunciaram semana passada que passariam a aplicar uma tarifa de 25% sobre produtos brasileiros a partir do dia 22 de julho, com uma lista de exceções que abrange produtos importantes da pauta de exportações, como carne e suco de laranja.

Com o aumento, o Brasil terá a segunda maior tarifa efetiva cobrada pelos Estados Unidos, atrás apenas da China. A estimativa é da iniciativa suíça Global Trade Alert, que monitora acordos comerciais e sobretaxas aplicadas pelo país.

Na sexta-feira passada, em reunião com os ministros das Relações Exteriores, Mauro Vieira, e do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) considerou a retaliação como o desfecho mais provável. Ontem, no entanto, reportagem do GLOBO mostrou que um eventual contra-ataque foi postergado.

Durigan acrescentou que o governo ainda irá analisar os impactos sobre os diferentes setores antes de adotar medidas e reiterou que as metas macroeconômicas serão cumpridas.

— A gente vai, como eu disse ontem, garantir o cumprimento das metas e um bom resultado macroeconômico para o país como um todo, em que pese a gente saber que alguns setores específicos precisam de atenção. É isso que a gente está fazendo agora com muito diálogo com os diferentes setores.

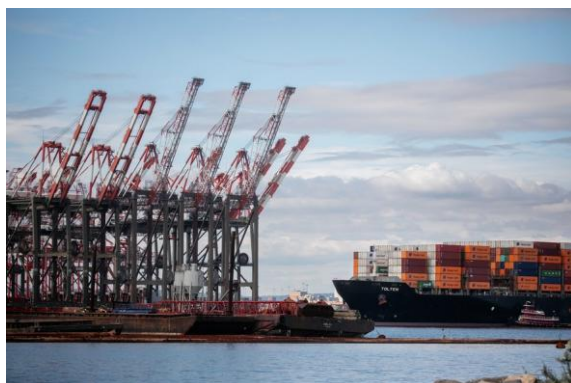
Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2026

TARIFA DE TRUMP DEVE ATINGIR 36,5% DAS EXPORTAÇÕES DO AGRO BRASILEIRO AOS EUA, ESTIMA ENTIDADE

CNA acredita que ampliação da lista de exceções reduziu o alcance da medida, mas alerta para impactos sobre produtos como madeira, arroz, uva, ovos e açúcar

Por Roberto Malfacini Jr. — Rio



Um navio porta-contêineres deixa o Porto de Newark em Elizabeth, Nova Jersey — Foto: Michael Nagle/Bloomberg

A tarifa adicional de 25% imposta pelo governo de Donald Trump sobre produtos brasileiros, prevista para entrar em vigor na próxima quarta-feira (22), deve atingir cerca de 36,5% das exportações do agronegócio brasileiro para os Estados Unidos, segundo estimativa da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

De acordo com a diretora de Relações Internacionais da entidade, Sueme Mori, a ampliação da lista de exceções reduziu o alcance da medida. Com a decisão final do Escritório do Representante de Comércio dos EUA (USTR), produtos que representam 63,5% das exportações do agro brasileiro para o mercado americano ficaram de fora da sobretaxa. Ainda assim, a entidade avalia que os itens que permanecem tarifados seguem preocupando o setor.

— A CNA recebeu com preocupação o resultado da investigação conduzida pelo governo dos EUA — afirmou Sueme, em vídeo divulgado pela entidade.

Entre os produtos que continuarão sujeitos à tarifa estão madeira, arroz, uva, ovos e açúcar, que, juntos, responderam por cerca de US\$ 4,6 bilhões em exportações brasileiras aos Estados Unidos em 2025, segundo a CNA. Em contrapartida, pescados, mel orgânico e café solúvel passaram a integrar a lista de mais de 2.100 produtos isentos da tarifa.

— Esse resultado é fruto do trabalho realizado pela CNA e por outros representantes do setor privado, que atuaram diretamente junto ao governo americano na defesa técnica dos interesses do agro brasileiro — disse Sueme.

Segundo o USTR, parte dos produtos brasileiros foi poupada da tarifa por ser considerada estratégica para a economia americana, seja pela insuficiência da oferta doméstica, pela dificuldade de substituição por fornecedores de outros países ou pelo risco de desorganização das cadeias produtivas dos Estados Unidos.

A CNA afirma que continuará acompanhando os desdobramentos da medida e buscando alternativas para reduzir seus impactos sobre o setor.

— A CNA acredita no diálogo construtivo e continuará trabalhando em defesa do setor agropecuário brasileiro, apoiando as cadeias produtivas afetadas e buscando soluções que preservem e fortaleçam a relação comercial entre o Brasil e os EUA — afirmou Sueme.

A ampliação da lista de exceções foi bem recebida pelas entidades que representam os setores beneficiados. Segundo Renato Azevedo, da Associação Brasileira dos Exportadores de Mel (Abemel), a exclusão do mel orgânico da tarifa reflete a dificuldade dos importadores americanos em substituir o produto brasileiro.

— Existe uma demanda enorme nos Estados Unidos e não há de onde comprar, já que o Brasil é o principal fornecedor mundial de mel orgânico. Mostramos que a taxa elevaria os preços para o consumidor americano, um tema sensível para o presidente Donald Trump — afirmou Azevedo.

As exportações brasileiras de mel para os Estados Unidos somam cerca de US\$ 75 milhões por ano, dos quais aproximadamente 90% correspondem ao mel orgânico.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2026

REINO UNIDO ESTATIZA SIDERÚRGICA PARA EVITAR QUE SÓCIOS CHINESES FECEM ÚLTIMA USINA DO PAÍS

Decisão foi tomada após indícios de que produção seria suspensa. 'Nações fortes precisam produzir seu próprio aço', alegou governo britânico. Pequim reage e diz que decisão mina confiança de investidores

Por The New York Times — Londres



Governo do Reino Unido anunciou nacionalização da British Steel, sua última grande siderúrgica — Foto: Bloomberg

O governo britânico assumiu integralmente o controle da última grande instalação de produção de aço bruto do país, encerrando uma longa disputa pelo controle da unidade entre o governo e seus antigos proprietários chineses.

A nacionalização da British Steel, que opera os altos-fornos e o complexo siderúrgico de Scunthorpe, na

região de East Midlands, na Inglaterra, é um dos atos finais do governo do primeiro-ministro Keir Starmer. Ele havia anunciado a decisão de nacionalizar a British Steel dois meses antes.

Na época, os fracos resultados obtidos nas eleições locais ameaçavam sua liderança no Partido Trabalhista e, por consequência, a continuidade de seu governo. Starmer argumentou que “nações fortes precisam produzir seu próprio aço” e que a decisão de colocar a British Steel sob controle público protegeria empregos.

O mandato de Starmer deve chegar ao fim dentro de poucos dias. Ainda assim, a nacionalização da British Steel foi levada adiante.

“A British Steel faz parte da identidade da nossa nação e é um dos pilares da força industrial do Reino Unido”, afirmou Starmer em comunicado divulgado na quinta-feira. “A decisão de hoje garante o futuro da produção de aço no Reino Unido, protege empregos qualificados e preserva uma capacidade nacional vital.”

China reage à nacionalização

O governo chinês afirmou que a nacionalização da British Steel prejudica “gravemente” a confiança das empresas chinesas em investir no país, e prometeu adotar medidas “enérgicas” para defender os interesses de suas empresas.

“A China se opõe firmemente e lamenta profundamente as decisões tomadas pelo governo do Reino Unido”, declarou um porta-voz não identificado do Ministério do Comércio, em comunicado divulgado na sexta-feira.

Segundo o porta-voz, o Jingye injetou grandes quantias de capital na siderúrgica para sustentar suas operações e preservar empregos. O ministério acusou o Reino Unido de agir “sob o pretexto da segurança nacional” e de violar gravemente os direitos e interesses legítimos da empresa.

O comunicado sinaliza o crescente descontentamento de Pequim com a forma como o Reino Unido vem tratando as empresas chinesas. O governo britânico intensificou o escrutínio sobre aquisições com base em sua legislação de segurança nacional e interveio em diversos negócios envolvendo compradores chineses.

Após se reunir com seu homólogo britânico no mês passado, o ministro das Relações Exteriores da China, Wang Yi, pediu especificamente que o Reino Unido apresentasse um caminho para ampliar os investimentos chineses no país. O pedido veio após a decisão de Londres, em março, de bloquear o plano de um fabricante chinês de turbinas de construir uma fábrica na Escócia.

O Ministério do Comércio chinês pediu que o governo britânico trate as empresas chinesas que operam no país “de forma justa e imparcial”. Segundo o porta-voz, Pequim acompanhará de perto os desdobramentos do caso e apoiará as empresas chinesas na defesa de seus direitos por meios legais, sem especificar quais medidas poderá adotar.

Desafio para o futuro

O governo britânico interveio pela primeira vez na unidade de Scunthorpe em abril de 2025, quando surgiram indícios de que a proprietária da British Steel, o Jingye Group, estava tomando medidas unilaterais para encerrar as operações dos altos-fornos, colocando em risco a última capacidade remanescente do Reino Unido de produzir aço bruto. Diante disso, o governo recorreu a medidas emergenciais para assumir o controle da administração diária da usina.

Ao longo do ano seguinte, o governo tentou encontrar um comprador privado para a British Steel, que necessita de elevados investimentos para modernizar sua produção e reduzir as emissões de carbono. No fim, não conseguiu encontrar um interessado e optou pela nacionalização.

O governo informou que será nomeado um avaliador independente para determinar se haverá necessidade de pagar alguma compensação ao Jingye Group.



Em comunicado divulgado na segunda-feira, o Jingye Group exigiu que o governo britânico o indenize “de forma rápida, adequada e efetiva” por todo o investimento realizado na British Steel. A empresa classificou a decisão do governo de assumir o controle da siderúrgica como uma série de “medidas extremas e crescentes”, que, segundo ela, demonstram o valor estratégico da British Steel.

O Jingye afirmou ter realizado “investimentos financeiros substanciais” em operações e equipamentos desde a aquisição da British Steel, no início de 2020.

“Estamos determinados a recuperar integralmente esses investimentos, sem concessões”, declarou a empresa.

A decisão de nacionalizar a British Steel faz parte de uma tendência emergente do Partido Trabalhista de assumir maior controle sobre setores e indústrias considerados em dificuldades. O governo também está renacionalizando as operações ferroviárias em diferentes regiões do país.

Andy Burnham, ex-prefeito da Grande Manchester, deverá se tornar o próximo primeiro-ministro do Reino Unido. Ele já declarou que pretende colocar mais serviços essenciais e utilidades públicas — como abastecimento de água, habitação e energia — sob maior controle do Estado.

A indústria siderúrgica britânica enfrenta dificuldades há décadas, prejudicada pelos elevados custos da energia necessária para operar as usinas, além da concorrência das grandes exportações chinesas de aço de menor preço. Mais recentemente, as tarifas impostas pelos Estados Unidos sobre o aço também aumentaram a pressão sobre o setor.

O alívio de quem ficou fora do novo tarifaço dos EUA: Veja os setores beneficiados pelas exceções. O governo busca revitalizar a indústria. Seu objetivo é que até metade da demanda britânica por aço seja atendida por produção doméstica. No início de julho, o governo britânico impôs novas tarifas sobre o aço, restringindo ainda mais as importações isentas de tarifas.

Apesar da nacionalização, o futuro da British Steel continua desafiador, devido ao elevado volume de investimentos necessários e às dificuldades estruturais enfrentadas pelo setor. Em março, um órgão de auditoria do governo informou que a operação cotidiana da British Steel custava ao governo cerca de 1,3 milhão de libras (US\$ 1,8 milhão) por dia, mas destacou que os custos futuros dependerão de a administração optar por reformar os atuais altos-fornos ou construir fornos elétricos.

Na quinta-feira, o governo afirmou que pretende estabilizar a empresa e “avaliar sua direção futura”, o que poderá incluir investimentos do setor privado.

(*) Com informações da Bloomberg

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

NO MUNDO DO TARIFAÇO, VALE A LEI DA SELVA, E O BRASIL TEM QUESTÕES A RESOLVER, DIZ RUBENS BARBOSA

Ex-embaixador em Washington e Londres aconselha o governo a evitar retaliações e criar canais de negociação, embora sem ceder a demandas prejudiciais aos interesses brasileiros

Por Carlos Eduardo Valim



Presidente do Instituto de Relações Internacionais e Comércio Exterior (Irice) e ex-embaixador do Brasil em Londres e em Washington

Ex-embaixador do Brasil em Washington entre 1999 e 2004, Rubens Barbosa tem a percepção de que o governo, a mídia e muitos economistas e empresários brasileiros estão tendo uma análise equivocada sobre a estratégia dos Estados Unidos de taxar o País. Ele vê na medida, mais do que uma questão política ou comercial específica, uma mudança da posição americana quanto a sua política comercial para todo o mundo.

O governo de Donald Trump estaria impondo uma nova ordem global, em que vale a lei do mais forte, e o Brasil e o resto do mundo precisariam se adaptar a isso, e de pouco serve se prender a modelos antigos, de quando as regras internacionais e as instituições multilaterais funcionavam.

Barbosa, depois de ter liderado a primeira das negociações do País para evitar que o aço exportado fosse taxado pelos EUA, agora defende que o Brasil reconstrua canais de negociação com o governo Trump, ceda em alguns pontos, proteja outros de interesse nacional e abra mais a economia. Em paralelo, diz, é necessário também fazer o trabalho de casa de resolver problemas estruturais, atacar o problema fiscal, que agrava a inflação e os juros. Leia a seguir os principais trechos da entrevista.

O que significa essa nova imposição de tarifas dos EUA ao Brasil? Muitos analistas defendem que se trata de uma questão política, e que seria inevitável. Outros dizem que faltou negociação por parte do governo brasileiro.

Sinto que a mídia em geral e o governo não estão mostrando que entenderam o que aconteceu. Essas tarifas começaram em abril do ano passado e representam uma mudança da posição americana no comércio internacional. E é algo contra o mundo inteiro, não contra o Brasil. A motivação desta tarifa tem como objetivo muito claro atrair investimentos para o território americano, reduzir o desequilíbrio da balança comercial e afastar a China de alguns mercados.

O Brasil, no entanto, tem sido um dos alvos principais por algum motivo específico?

Desde o começo, no ano passado, o Brasil foi atingido com os níveis mais altos das tarifas. Mas isso não tem razão na política interna brasileira, como está sendo alegado por aí. Mas, então, por que o Brasil está sendo penalizado acima de outros países da região? O Brasil é um dos poucos países que não negociaram acordo de comércio com os EUA.

Essas tarifas são instrumentos de pressão para negociar um acordo?

Elas, em si, não são a negociação. Não está havendo negociação. Mas, sim, uma investigação contra mais de 80 países. É algo diferente. Você acusa o cara, e ele se defende. E foi feito isso. O Brasil foi acusado em seis ou sete áreas, os argumentos brasileiros foram apresentados, e não foram levados em consideração. Só não tem tarifa alta quem negociou acordo com os EUA.

Então, a estratégia do Brasil faz sentido?

A nota do governo Lula fala que o Brasil não se curvou às exigências americanas. O Reino Unido abriu o mercado britânico para o etanol americano. O Brasil se recusou a negociar etanol e outros setores. De fato, seria uma imposição americana, algo contrário às regras da OMC (Organização Mundial do Comércio), e não tinha alternativa. Por tudo que se sabe, o Brasil, até por sua indústria e tamanho, tem uma posição de resistência aos EUA. E também precisamos lembrar que a lei de segurança americana coloca a América Latina como área de influência. Está correto evitar essa imposição. Estamos defendendo o interesse brasileiro, ao endurecer as nossas posição, não tem o 'give and take' (dar e receber) nas propostas. A motivação para as tarifas não tem relação com política interna, não tem relação com (o ex-presidente Jair) Bolsonaro.



Para o ex-embaixador Rubens Barbosa, diplomacia brasileira precisa de uma nova estratégia para um mundo em que vale a lei da selva, no comércio internacional Foto: Felipe Rau/Estadão

O governo precisa entender primeiro em que terreno está pisando?

Temos de entender dois aspectos: entender o que está acontecendo e por que as tarifas mais altas são aplicadas ao Brasil. Cheguei a ver uma emissora de tevê falando que o principal problema era o Pix. Não é nada disso. Havia até algumas dificuldades que poderiam ser

negociadas. O Brasil recusou todos os convites americanos, para participar de estudos de trabalho para minerais estratégicos e para participar do escudo das Américas. Por outro lado, houve uma ação de empresários, que conseguiu colocar 2.100 produtos em exceção às tarifas. Mas isso foi fruto de negociação do setor privado, que conseguiu mostrar ao governo Trump o impacto das tarifas na economia americana e para as empresas locais. Não foi uma ação do governo brasileiro.

Há riscos nessa estratégia governamental brasileira de não avançar nas negociações?

Existe uma novidade nesse momento, que é a política. A tarifa vai ser usada em campanha eleitoral. Nunca houve uma crise política com os EUA que pode escalar tanto, como está acontecendo agora. Ela começou com as críticas do presidente Lula ao Trump. Foram 62 críticas ao longo dos últimos três anos. Na quarta-feira, 15, o secretário de Estado americano Marco Rubio chamou Lula de egoísta e contrário aos interesses do povo brasileiro. Depois, o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, escalou a crise, dizendo que as falas eram um ataque grosseiro e arrogante, e que o Brasil não se curvou às pretensões desmedidas e às demandas irrazoáveis. A escalada política pode se completar se a ameaça de retaliação brasileira se concretizar. O Brasil tem 30 dias para analisar essa possibilidade. Dos 200 países do mundo, nenhum ameaçou escalada contra os EUA. Só com a China houve uma disputa tarifária, no ano passado. Todos os países negociaram, a União Europeia, a Índia, o Vietnã, a Ásia inteira.

Como ninguém mais adotou esse caminho, ele parece ser o mais perigoso?

Se tiver escalada com retaliação, os americanos podem fazer também, e podem atacar qualquer coisa. Não só a economia e o comércio. Pode ser muito prejudicial. Uma coisa é a narrativa política interna, e outra coisa é o interesse nacional. É preciso ter uma salvaguarda dos interesses das empresas brasileiras acima de ideologia e do partidarismo.

Então, a sua posição é de que o Brasil não pode ceder às exigências prejudiciais americanas, mas também não deve ameaçar com retaliação? E buscar voltar à mesa de negociações?

Temos de negociar. O nome do jogo é negociação. Por razões de política interna e agora também externa, não temos agora um canal azeitado entre Brasil e Casa Branca, nem entre o Itamaraty e a Secretaria de Comércio dos EUA. As negociações até agora foram superficiais. Não houve agenda pré-determinada, sobre terras raras, nem nada. Temos alguns pontos a nosso favor, como especificamente as terras raras, que é o único interesse em relação ao Brasil. E existe outro problema que pode virar sério. Há uma investigação contra o ministro do Supremo Tribunal Federal Alexandre Moraes correndo na Justiça Americana sobre intervenções em empresas de tecnologia. As big techs também estão reclamando sobre a possibilidade de regras em discussão sobre limites e responsabilidades das empresas de tecnologia. O fato é que não temos condições políticas para lidar com os americanos. Agora, com eles, não tem regra nenhuma. É a lei da força. E há um detalhe: o mundo mudou, e a gente não se ajustou ainda a essa questão. Hoje, o que prevalece é a lei da selva.

Um embate direto favorece os EUA?

Temos vulnerabilidades; e, se fizermos retaliação, estaremos expostos a uma contrarretaliação, sobre a qual não temos controle. O Brasil não tem cacife para isso. Quem vai mais sofrer com as retaliações serão as empresas. Essas novas medidas tarifárias vão entrar em vigor em 22 de julho e ainda têm os 12,5% que os EUA prometem aplicar a países que eles consideram ter problemas de condições de trabalho. Ainda não há data para essa taxa começar. Quando isso acontecer, o governo teria de

conseguir um canal de negociação e pedir a negociação. Reconheço que é muito difícil, porque eles pedem concessões unilaterais. E existe essa negociação com os empresários. Vamos precisar dessa diplomacia empresarial, para que o governo trabalhe junto com ela para reduzir os danos das tarifas.

O ponto inicial seria definir uma estratégia, de fato?

Precisamos também resolver as nossas questões. Temos uma economia muito protegida. Temos de competir. Mas isso passa por uma questão econômica interna. A economia brasileira está avançando por causa dos empresários, mas temos problemas estruturais que precisam ser resolvidos, e corrigidos. São o problema fiscal, os juros altos e a inflação. Precisamos tratar disso para ter uma estratégia de médio e longo prazo para lidar com esse mundo novo em que vale a lei da selva.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2026

US\$ 19,3 BI EXPORTADOS PELO PAÍS AOS EUA ESTÃO ISENTOS DE QUALQUER MEDIDA TARIFÁRIA, DIZ APEXBRASIL

O valor corresponde a 51,1% do total exportado pelo Brasil aos EUA no ano passado, de US\$ 37,7 bilhões

Por Isadora Duarte (Broadcast) e Flávia Said (Broadcast)

BRASÍLIA - A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) estima que US\$ 19,3 bilhões das exportações brasileiras aos Estados Unidos estejam isentos de medidas tarifárias. O valor corresponde a 51,1% do total exportado pelo Brasil aos EUA no ano passado, de US\$ 37,7 bilhões. Ao todo, 593 produtos exportados estão fora das sobretaxas, seja pelos 25% da Seção 301, seja pela Seção 232 (na qual se baseiam taxações para setores específicos).

A decisão anunciada nesta semana dos Estados Unidos, de tarifar em 25% os produtos importados brasileiros por meio da Seção 301 de práticas desleais de comércio, afeta, segundo a Apex, US\$ 7,2 bilhões em exportações, o equivalente a 19,2% do total, atingindo 2.375 produtos exportados. Essas exportações também estariam sujeitas à tarifa de 12,5% atrelada à investigação do trabalho forçado.



Levantamento de consultoria projeta em 25% o alcance da mais recente tarifa dos EUA sobre produtos brasileiros Foto: Porto de Santos/Divulgação

Há ainda, detalha a Apex, US\$ 3,6 bilhões em exportações, 9,44% do total, afetadas pela sobretaxa de 12,5% sobre trabalho forçado, mas isentas da tarifa de 25%, o que abrange 441 produtos exportados. Essa investigação, entretanto, ainda está em curso pelo Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR), prevista para ser concluída na próxima

semana.

Outros US\$ 7,6 bilhões, 20,25% do total exportado, estão sujeitos à tarifa por meio da Seção 232, imposto sobre os setores de aço, alumínio, maquinários e autopeças, afetando 441 produtos exportados.

Em relação ao tarifaço mais recente de 25%, a Apex destaca que 699 produtos foram isentos, o que alcança US\$ 23 bilhões em exportações, o equivalente a 60,5% do exportado em 2025.

O presidente da Apex, Laudemir Müller, ressaltou que houve uma ampliação na lista de exceções em relação ao relatório preliminar do USTR de 1º de julho, quando US\$ 20,7 bilhões estavam isentos do tarifaço, equivalente a 2.126 códigos tarifários. "Isso é resultado do trabalho de negociação feito junto ao setor privado dos Estados Unidos", afirmou Müller em coletiva de imprensa.

As estimativas sobre o alcance do mais recente tarifaço tem variações. O ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), Márcio Elias Rosa, afirmou na quinta-feira, 16, que a nova tarifa anunciada pelos Estados Unidos deverá atingir cerca de 18% das exportações brasileiras destinadas ao mercado norte-americano – o equivalente a US\$ 7,4 bilhões, considerando os embarques registrados em 2024.

Já de acordo com um estudo realizado pela consultoria MB Associados, cerca de 25% da pauta exportadora brasileira para os Estados Unidos está sujeita à nova tarifa imposta pelo governo norte-americano. Com base no total exportado para os EUA no ano passado, o valor das exportações que pode ser afetado chega a US\$ 9,51 bilhões – ou 25,2% do que foi vendido para aquele país.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2026

LULA DIZ QUE SÓ VAI FALAR DO TARIFAÇO QUANDO TRUMP FALAR: ‘CONTRA O BRASIL NINGUÉM GANHA MENTINDO’

EUA impuseram tarifa de 25% sobre produtos brasileiros em investigação sobre práticas comerciais desleais; governo brasileiro repudiou sobretaxa

Por Gabriel de Sousa (Broadcast), Lavínia Kaucz (Broadcast) e Gabriela da Cunha (Broadcast)

BRASÍLIA E RIO - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse nesta sexta-feira, 17, que não vai se manifestar sobre a tarifa de 25% imposta pelos Estados Unidos sobre produtos brasileiros enquanto o presidente americano, Donald Trump, não falar sobre o tema.

“Eu vou deixar para falar do tarifaço quando o Trump falar. Quando o Trump falar, eu falarei. Enquanto ele não falar, eu não falarei”, disse Lula, durante visita à Escola Nacional de Saúde Pública (ENSP/Fiocruz), no Rio de Janeiro. “Contra o Brasil, ninguém ganha mentindo. Ou é mais verdadeiro que nós, ou não vai enganar a sociedade brasileira.”



PKLUL 17/07/2026 - O Presidente Lula em visita a Fiocruz, na carreta da saúde da mulher. Pedro Kirilos/Estadão Foto: Pedro Kirilos/Estadão

No seu discurso, Lula também disse que não falaria sobre o tarifaço porque “a notícia tem que ser o SUS, as nossas carretas [da saúde da mulher], o tratamento das mulheres.”

Ao citar possibilidades de tratamento no SUS, Lula afirmou que “não somos os melhores do mundo, mas nós temos que ter orgulho de sermos brasileiros.” “Ninguém ouse falar

mal do Brasil”, frisou.

Ao anunciar a aplicação de uma tarifa de 25% sobre produtos brasileiros, o secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, disse que o governo brasileiro não negociou com os americanos de boa-fé.

No X, ele afirmou que Lula colocou o próprio ego à frente para não negociar e encontrar um acordo que traria “bem-estar” ao povo brasileiro. O secretário de Estado disse que a taxaço seria o “preço” da atitude de Lula.

“Suas políticas econômicas são ruins para os americanos e ruins para os brasileiros. No último ano, Lula colocou seu próprio ego à frente de fazer um acordo pelo bem-estar do povo brasileiro, e essas tarifas são o preço por isso”, disse Rubio.

Em nota divulgada nesta quinta-feira, 16, o Ministério das Relações Exteriores disse que Rubio classificou como ego a “convicção inabalável” de Lula na soberania brasileira e dos interesses da

população. O ministro da pasta, Mauro Vieira, afirmou que o secretário de Estado dos EUA atacou Lula de forma “grosseira e arrogante”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2026

TARIFAÇÃO DE TRUMP DEVE ATINGIR 36,5% DAS EXPORTAÇÕES DO AGRO BRASILEIRO AOS EUA, DIZ CNA

No ano passado, agronegócio brasileiro exportou US\$ 11,409 bilhões em produtos aos Estados Unidos; nova alíquota será aplicada a partir da próxima quarta-feira, 22

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) estima que 36,5% das exportações do agronegócio brasileiro estarão sujeitas ao tarifaço de 25% que será aplicado pelos Estados Unidos a partir da próxima quarta-feira, 22. Os outros 63,5% restantes devem ficar isentos da alíquota adicional.

“Apesar da ampliação da lista de exceções, que passou a incluir produtos importantes do agro brasileiro, como pescados, mel e café solúvel, uma parcela relevante das exportações brasileiras continuará sujeita à medida”, afirmou a diretora de Relações Internacionais da CNA, Sueme Mori, em vídeo divulgado à imprensa.

Mori destacou que o Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês) ampliou as exceções para 2.126 linhas tarifárias, em comparação com a proposta preliminar de taxaço divulgada em junho. “Esse resultado é fruto do trabalho realizado pela CNA e por outros representantes do setor privado, que atuaram diretamente junto ao governo americano na defesa técnica dos interesses do agro brasileiro. Segundo os Estados Unidos, a ampliação das exceções reflete a dependência da indústria americana de determinados insumos brasileiros, a insuficiência da oferta doméstica e os possíveis impactos da medida sobre cadeias produtivas consideradas estratégicas para o país”, explicou Mori.



Produtos que serão tarifados representam cerca de US\$ 4,6 bilhões em vendas para o mercado norte-americano, diz CNA Foto: Felipe Rau/Estadão

Em 2025, o agronegócio brasileiro exportou US\$ 11,409 bilhões em produtos aos Estados Unidos, conforme dados do Sistema de Estatísticas de Comércio Exterior do Agronegócio Brasileiro (Agrostat). “Em relação aos produtos do setor que serão tarifados, a lista inclui itens de madeira, arroz, uva, ovos, açúcar e outros. Em 2025, esses produtos representaram cerca de US\$ 4,6 bilhões em vendas para o

mercado norte-americano”, apontou Mori.

De acordo com ela, a CNA recebeu “com preocupação” o resultado da investigação conduzida pelo governo dos Estados Unidos, que determinou a imposição da tarifa adicional de 25% sobre os produtos brasileiros. “A CNA acredita no diálogo construtivo e continuará trabalhando em defesa do setor agropecuário brasileiro, apoiando as cadeias produtivas afetadas e buscando soluções que preservem e fortaleçam a relação comercial entre o Brasil e os Estados Unidos”, concluiu a diretora de Relações Internacionais da CNA.

Mori lembrou que a CNA participou das etapas do processo desde a abertura da investigação, com contribuições técnicas e presente nas consultas públicas realizadas em Washington. “Ao longo desse processo, a CNA defendeu o agro brasileiro e demonstrou, em dados e evidências, que a competitividade do setor não decorre de práticas estreitas de comércio, mas sim de ganhos de produtividade, inovação e investimentos realizados ao longo de décadas”, explicou Mori. AO USTR, a

CNA defendeu a exclusão de todos os produtos agropecuários brasileiros da medida, citando a complementaridade entre as cadeias produtivas dos dois países.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

PETROLEIRO É ATACADO POR DRONES PRÓXIMO A TERMINAL NO MAR NEGRO, DIZ CPC

Segundo fontes, a embarcação Nordic Zenith, da classe Suezmax, havia sido fretada pela ExxonMobil **Por Reuters — Moscou**



Embarcação atingida teria sido fretada pela ExxonMobil, segundo fontes — Foto: Reed Saxon/Associated Press

Um petroleiro contratado para carregar petróleo no terminal do Caspian Pipeline Consortium (CPC), na costa russa do Mar Negro, foi atacado e danificado por dois drones nesta sexta-feira (17), informou o consórcio.

Fontes disseram à Reuters que a embarcação, o Nordic Zenith, da classe Suezmax, havia sido fretada pela ExxonMobil.

O CPC não identificou qualquer parte como responsável pelo incidente.

A última semana registrou uma forte escalada nos ataques de Rússia e Ucrânia contra embarcações nos mares Negro e de Azov, marcando uma nova fase da guerra, que até agora vinha sendo travada principalmente em terra e nos céus.

O CPC informou em comunicado que um incêndio teve início no Nordic Zenith, mas foi posteriormente extinto.

Segundo o consórcio, embarcações do CPC que estavam nas proximidades evacuaram 13 tripulantes, enquanto outros nove optaram por permanecer a bordo.

“O petroleiro foi retirado do cronograma de carregamento e está inapto para operações de atracação ou carregamento no terminal do CPC”, afirmou o consórcio em seu canal no Telegram.

O CPC opera um oleoduto de 940 milhas (1.510 quilômetros) que conecta as reservas de petróleo do Mar Cáspio, no Cazaquistão, ao porto russo de Novorossiysk, no Mar Negro.

O petróleo carregado em Novorossiysk é então transportado por petroleiros para os mercados globais.

O CPC responde por cerca de 80% das exportações de petróleo do Cazaquistão.

Suas operações sofreram interrupções em diferentes momentos da guerra devido a ataques ucranianos contra estações de bombeamento na Rússia e a ataques com drones ao terminal de carregamento do CPC próximo a Novorossiysk.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/07/2026

VALE VÊ FORTE DEMANDA POR MINÉRIO DE FERRO E COBRE, MAS GUERRA SURGE COMO RISCO

Diretor financeiro, Marcelo Bacci fala sobre a escalada de tensão no Estreito de Ormuz; a China, maior mercado da Vale; e a mudança no conselho de administração, com a renúncia de Daniel Stieler

Por Reshma Kapadia, Em Dow Jones — Nova York



Vale: taxa de esgotamento das minas no mundo está aumentando, o que tem mantido equilíbrio entre oferta e demanda — Foto: Arquivo/Vale

O aumento dos gastos globais para construir centros de dados, eletrificar economias e modernizar a infraestrutura está impulsionando um “boom” de commodities para a Vale, a maior produtora de minério de ferro do mundo. No entanto, a guerra envolvendo o Irã está elevando custos e surge como um risco com a

recente escalada das tensões.

A Barron's conversou com o diretor financeiro da Vale, Marcelo Bacci, sobre a recente escalada de tensão no Estreito de Ormuz; a China, maior mercado da Vale; e a mudança no conselho de administração ocorrida neste mês, com a renúncia do presidente do conselho, Daniel Stieler.

Abaixo, segue uma versão resumida da conversa:

Barron's: Qual é a perspectiva para commodities como minério de ferro e cobre?

Marcelo Bacci: Os países estão investindo na construção de sua própria capacidade como resultado de um menor grau de globalização. Isso impulsiona os níveis de gastos de capital. A IA é intensiva em metais — minério de ferro, mas também cobre — e há também uma onda de investimentos em eletrificação, que também demanda muitos metais; além disso, as pessoas buscam reduzir ainda mais a dependência de combustíveis fósseis devido à guerra. Tudo isso favorece a alta dos preços dos metais, especialmente minério de ferro e cobre.

Barron's: Como esse “boom” global de construção se compara ao “boom” de construção da China nos anos 2000, que impulsionou um superciclo de commodities?

Bacci: É difícil replicar aquele cenário, pois o mundo está em um patamar diferente em termos de construção de infraestrutura. Ainda vemos nichos de crescimento potencial, embora não tão relevantes quanto o “boom” da China de 20 anos atrás. A Índia ainda é exportadora líquida de minério de ferro, mas sua indústria siderúrgica está crescendo a um ritmo acelerado, então ela começará a importar em breve. Além disso, o nível de infraestrutura necessário — na Índia, mas também no Sudeste Asiático e na África — ainda é muito alto.

Barron's: A China ainda enfrenta uma economia que patina e um mercado imobiliário que ainda não se recuperou. Como está a demanda?

Bacci: Nos últimos dois anos, a demanda do setor imobiliário caiu significativamente. Mas ela foi compensada por um crescimento expressivo da atividade industrial e manufatureira, pelo aumento das exportações e por investimentos em infraestrutura. A demanda total da China tem se mantido estável nos últimos dois anos. Além disso, a taxa de esgotamento das minas existentes no mundo está aumentando — um fator que tem mantido o equilíbrio entre oferta e demanda.

Barron's: Qual é o impacto da guerra envolvendo o Irã, e como vocês estão analisando as discussões sobre taxas e custos de transporte?

Bacci: Isso não afetou a demanda, mas teve — e continua tendo — impacto nos custos, especialmente em relação ao combustível que utilizamos para o transporte interno de minério de ferro



da mina para o porto e nas operações ferroviárias. Há também o combustível para o transporte marítimo, o que é particularmente relevante para nós, já que estamos mais distantes da China do que nossos concorrentes australianos.

Temos uma política de hedge [proteção financeira] que nos resguarda desse aumento de custos, utilizando operações de proteção para o petróleo e tendo cerca de 90% a 95% das tarifas de frete contratadas para este ano a valores mais baixos, anteriores ao conflito.

Barron's: Vocês conseguiram repassar parte dos custos. Isso se torna mais difícil se o preço do petróleo voltar a superar, digamos, US\$ 90 o barril?

Bacci: Nossa expectativa é que, após o fim do conflito, o preço não retorne ao patamar anterior, devido a certa destruição de infraestrutura. Não esperamos que ele permaneça em um nível elevado. No entanto, ninguém sabe quando isso terminará, por isso continuamos aumentando nossos níveis de proteção.

Se os preços do petróleo permanecerem acima de US\$ 90 por mais tempo, isso significará uma pressão adicional sobre os custos. O mercado está muito equilibrado; por isso, no início da guerra, quando os preços do petróleo dispararam, os preços do minério de ferro também subiram. Assim, a margem tem sido, de certa forma, protegida. Em algum momento, dependendo da magnitude desse efeito, pode ocorrer uma destruição da demanda. Isso não parece provável, mas é uma preocupação que acompanhamos de perto.

Barron's: Como vocês estão encarando os gastos com IA?

Bacci: Parece haver uma expectativa muito grande embutida nas projeções de crescimento [para anúncios de investimentos em infraestrutura]. Como fornecedores [de metais necessários para a IA], vemos que a oferta de produtos como o cobre encontrará um limite. É difícil aumentar a produção de cobre. As reservas de acesso mais fácil já se esgotaram, e precisamos investir em reservas subterrâneas de acesso mais complexo; consequentemente, a velocidade de crescimento da produção é inferior ao ritmo da demanda. Se essa tendência persistir, os preços terão de reagir para viabilizar investimentos em áreas de exploração mais difíceis. Estamos monitorando a situação, mas não temos uma visão clara sobre o nível adequado de investimentos para atender à demanda.

Como ferramenta, a IA está criando oportunidades, mas não tanto nas atividades de "back-office". O que realmente faz a diferença é a tecnologia aplicada à produção. O uso de IA reduz os custos de exploração, pois podemos realizar menos perfurações para obter os mesmos resultados.

Barron's: A Vale está gerando um fluxo de caixa robusto. Vocês preveem mais dividendos ou recompras de ações?

Bacci: Temos um programa de investimentos de capital de cerca de US\$ 6 bilhões por ano, com uma parcela maior destinada a dobrar a capacidade de produção de cobre. Decidimos adotar uma postura mais conservadora e buscamos um nível de endividamento entre US\$ 10 bilhões e US\$ 20 bilhões. Encerramos o ano passado com cerca de US\$ 15 bilhões. Sempre que a dívida líquida caminha para ficar abaixo de US\$ 15 bilhões, costumamos distribuir recursos por meio de dividendos adicionais ou recompra de ações.

Barron's: Quais são as implicações para a governança corporativa e a estratégia decorrentes da renúncia abrupta do presidente do conselho da Vale no início deste mês?

Bacci: A Previ, fundo de pensão do Banco do Brasil, é nossa maior acionista e decidiu não mais indicar o presidente do conselho. Como parte de mudanças em sua governança, eles afirmaram que apoiariam a eleição de um presidente independente.

Essa é uma mudança significativa e uma excelente notícia para nós, da administração. Esta eleição será a primeira a contar com dois candidatos independentes: o atual vice-presidente do conselho e o atual conselheiro independente líder. Em ambos os casos, trata-se de alguém que já faz parte da empresa, e não prevemos qualquer alteração na estratégia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/07/2026

SUPOSTOS PIRATAS APREENDEM NAVIO-TANQUE NA COSTA DO IÊMEN

Com base em avaliações iniciais, o incidente parece estar relacionado à pirataria somali, e não à milícia houthi do Iêmen, alinhada ao Irã, afirmou uma das fontes de segurança marítima

Por Reuters — Londres



**Barcos flutuam perto da costa do Iêmen (foto de arquivo)
— Foto: Reuters/Foto de Arquivo**

Assaltantes armados são suspeitos de terem abordado o navio-tanque Asana, de produtos químicos, na costa sul do Iêmen, no Golfo de Áden, nesta sexta-feira, e podem estar no controle da embarcação, segundo fontes de segurança marítima.

Com base em avaliações iniciais, o incidente parece estar relacionado à pirataria somali, e não à milícia houthi do Iêmen, alinhada ao Irã, afirmou uma das fontes de segurança marítima.

O pequeno navio-tanque, cuja bandeira não foi confirmada, tinha indicado o porto somali de Bosaso como seu próximo destino, segundo dados de rastreamento de navios.

Esforços estavam em andamento para prestar assistência ao navio-tanque Asana e determinar as circunstâncias do ocorrido, disse uma autoridade da missão naval Aspides da União Europeia, que atua na região do Mar Vermelho e do Golfo de Áden.

Um navio de guerra sul-coreano estava na área, disse a autoridade à Reuters.

“Detalhes sobre o número de assaltantes, as circunstâncias do abordagem e a situação da embarcação e da tripulação permanecem obscuros”, afirmou o grupo britânico de gestão de riscos marítimos Vanguard.

O Irã pediu aos houthis do Iêmen que se preparassem para fechar a rota de petróleo do Mar Vermelho caso os Estados Unidos atacassem a infraestrutura energética iraniana, informaram fontes à Reuters na quinta-feira, o que representa uma nova e grave ameaça ao abastecimento energético global.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/07/2026

84 PRODUTOS EXPORTADOS AOS EUA ESCAPARAM DE TARIFAÇÃO DE 25%, DIZ APEXBRASIL

Segundo a Apex, isso ocorreu porque a lista provisória de junho foi ampliada contemplando mais produtos isentos da tarifa

Por Hamilton Ferrari, Valor — Brasília



Contêineres empilhados em navio, no porto de Savannah, na Georgia (EUA) — Foto: Stephen B. Morton/AP

(Texto foi alterado para corrigir a informação de que a lista provisória de junho previa o benefício da isenção de tarifas para 615 produtos e não 614, conforme publicado antes)

A decisão do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR) de aplicar tarifas de 25% sobre o Brasil inclui a

isenção de 699 produtos exportados em 2025, divulgou nesta sexta-feira (17) a ApexBrasil. Esses itens equivalem a US\$ 22,817 bilhões, ou 60,5% do total vendido ao país.

Segundo a agência, o montante representa uma ampliação em relação à lista provisória de junho, que previa o benefício para 615 produtos quando os EUA ameaçaram novamente subir as alíquotas. Com a atualização, 84 mercadorias adicionais escaparam da sobretaxa de 25%.

Dos 699 itens poupados do imposto mais alto, 106 ainda estão expostos à tarifa de 12,5% (US\$ 3,6 bilhões), enquanto 593 ficarão totalmente isentos de taxas (US\$ 19,2 bilhões).

"Dessa forma, a quantidade de produtos sujeitos às tarifas de 25% e de 12,5% se reduziu de 2.459 para 2.375, passando de US\$ 9,36 bilhões (24,9% do total) para US\$ 7,23 bilhões (19,2%)", informou a Apex.

O presidente da ApexBrasil, Laudemir Müller, afirmou, hoje, que o engajamento das empresas brasileiras ajudou a demonstrar a relevância estratégica desses setores. Questionado se as discussões políticas atrapalharam o processo de negociação na investigação da Seção 301 da Lei de Comércio dos EUA, ele comentou que "alguns dizem que atrapalhou".

"O que a gente tem clareza é do que ajuda. O que ajudou foi esse envolvimento das empresas brasileiras", disse. "Tudo o que foi diferente disso [foco técnico], me parece que não ajudou. Alguns dizem que atrapalhou", acrescentou o presidente da Apex.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/07/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

TCU ACHA IRREGULARIDADES EM 82% DAS EMENDAS PIX FISCALIZADAS EM MAIOR AUDITORIA SOBRE O TEMA

- Relatório sugere que PF, MPF e CGU apurem casos nos quais há indícios de crime e improbidade administrativa
- Auditoria nacional identificou pagamentos sem comprovação, obras inacabadas e uso irregular de recursos destinados até a festas e eventos

Por Guilherme Pimenta / Adriana Fernandes

Brasília - O TCU (Tribunal de Contas da União) identificou superfaturamento, indícios de fraude em licitações, pagamentos sem comprovação, desvio de finalidade e um conjunto de falhas de transparência e rastreabilidade na maior auditoria já realizada sobre as emendas parlamentares.

Na amostra de 100 emendas Pix auditadas, a fiscalização do tribunal encontrou problemas em 82% delas, direcionadas a 61 dos 74 entes (estados e municípios) fiscalizados.



Como há indícios de crime, os achados serão encaminhados à Polícia Federal, ao Ministério Público e à CGU (Controladoria-Geral da União) para eventual instauração de investigações criminais e administrativas. Entre os casos que chamaram a atenção dos auditores, estão contratos para festas, shows e eventos culturais e esportivos bancados com emendas.

Fachada do Tribunal de Contas da União, em Brasília
- Gabriela Biló - 14.abr.23/Folhapress



Com nome técnico de transferências especiais, as emendas Pix foram criadas pelo Congresso por emenda constitucional em 2019, permitindo que os recursos fossem transferidos diretamente para o caixa de estados e municípios, sem necessidade de convênios com a União. Mas passaram a ser alvo de questionamentos por causa da dificuldade de acompanhar sua execução.

O volume de recursos fiscalizado pelo TCU alcançou R\$ 198,11 milhões. O levantamento, obtido pela Folha, consolida os resultados de 24 auditorias conduzidas em todo o país sobre as emendas Pix executadas entre 2020 e 2024 e será encaminhado ao STF (Supremo Tribunal Federal) para subsidiar o julgamento da ação relatada pelo ministro Flávio Dino que trata do tema.

Segundo o relatório, os auditores identificaram R\$ 55,4 milhões em potenciais danos ao erário na amostra fiscalizada.

Desse total, R\$ 26,4 milhões estão relacionados ao uso irregular das contas bancárias destinadas às emendas Pix, prática que compromete a rastreabilidade dos recursos.

Os auditores apontam a utilização de "contas de passagem", com movimentação dos recursos para outras contas sem a devida identificação da aplicação final do dinheiro.

Outros R\$ 15 milhões se referem a pagamentos sem comprovação jurídica ou fiscal idônea, despesas incompatíveis com a finalidade da transferência e pagamentos sem comprovação da execução.

Também houve desembolsos sem comprovação da quantidade ou do objeto executado e despesas sem cobertura contratual.

Outros R\$ 14,1 milhões estão ligados à não execução de obras, superfaturamento e outras irregularidades na execução física dos contratos.

O TCU relata ter encontrado casos de fraude em licitação, concorrência forjada, restrição à competitividade, contratação direta irregular, contratação de empresas declaradas inidôneas, publicidade inadequada e sobrepreço.

Em parte dos casos, os auditores identificaram indícios de direcionamento de certames, participação de licitante único, empresas ligadas a agentes públicos e os mesmos representantes atuando em empresas concorrentes.

Também foi constatada a ausência de relatórios de gestão no Transferegov, sistema do governo federal que centraliza o processo de repasse. Segundo o TCU, essas práticas comprometem a transparência e a rastreabilidade das emendas e precisam ser revistas.

O relatório não informa quem são os parlamentares autores das emendas. Fontes do tribunal argumentam que a intenção do trabalho é mostrar falhas na gestão e a necessidade de maior transparência.

Segundo o tribunal, as situações envolvendo fraude à licitação e contratação de empresas inidôneas podem configurar crimes previstos no Código Penal. No TCU, o processo será relatado pelo ministro Walton Alencar Rodrigues, decano da corte.

Na execução física dos contratos, os auditores encontraram casos de não execução total ou parcial de obras, pagamentos por serviços não executados, superfaturamento qualitativo e preços acima dos praticados no mercado.

O trabalho foi elaborado em cumprimento a determinações do STF no âmbito da ação que declarou o chamado "orçamento secreto" inconstitucional.

Em decisões proferidas desde o fim de 2024, o ministro Flávio Dino passou a exigir maior transparência sobre as emendas Pix, determinando, entre outras medidas, a apresentação de planos



de trabalho e o fortalecimento dos mecanismos de controle. Coube ao TCU realizar a auditoria nacional sobre as transferências especiais executadas entre 2020 e 2024.

O tribunal afirma que parte das fragilidades encontradas ocorreu em razão da ausência de regras específicas nos primeiros anos de funcionamento das transferências especiais. Segundo o relatório, houve um "vácuo legislativo" após a criação da modalidade, sem exigências claras de prestação de contas ou mecanismos de rastreabilidade.

O tribunal afirma que esse cenário começou a mudar com a edição da Instrução Normativa nº 93, de 2024, e com as decisões posteriores do STF, que passaram a exigir plano de trabalho, relatório de gestão e movimentação dos recursos em contas específicas.

Como resultado da fiscalização, a corte propõe a abertura de tomadas de contas especiais para ressarcir prejuízos identificados. Também propõe representações para aprofundar a apuração de irregularidades sem dano financeiro direto. Recomenda ainda o envio do relatório ao STF e determina que o Ministério da Gestão e da Inovação faça novos ajustes no módulo de transferências especiais do Transferegov para ampliar a transparência e a rastreabilidade dos recursos.

No início do mês, o TCU lançou uma plataforma que permite a qualquer cidadão rastrear as emendas parlamentares com o nome de deputados e senadores, partidos e recursos envolvidos.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 17/07/2026

RJ MOVE AÇÃO PARA REAVER R\$ 641 MI INVESTIDOS PELO RIOPREVIDÊNCIA EM FUNDOS DO MASTER

Processo pede bloqueio de bens de administradoras de fundos que receberam recursos da fundação Procuradoria-Geral do Estado alega gestão irregular e descumprimento de deveres fiduciários por gestores

Por Nicola Pamplona

Rio de Janeiro - A Procuradoria-Geral do Estado do Rio de Janeiro acionou a Justiça para tentar recuperar R\$ 641,4 milhões investidos em fundos ligados ao Banco Master pelo Rioprevidência, a fundação que gere a aposentadoria dos servidores estaduais.

O órgão pede o bloqueio de bens de administradores e gestores desses fundos e medidas para garantir o resgate de parte dos recursos, alegando gestão irregular e descumprimento de deveres fiduciários.

As ações envolvem aplicações nos fundos de investimentos Revolution e Texas I FIA, que receberam aportes do Rioprevidência, além das gestoras Acura e Axor e a administradora Trustee DTVM.

Porta de vidro com faixa azul e texto ilegível atrás de grades verticais azuis. Corrimão metálico está à frente da porta, em ambiente interno com iluminação reduzida.

O Rioprevidência não quis se manifestar sobre as ações. A Folha entrou em contato por e-mail com a defesa do Banco Master e com a Acura Corretora, mas não teve retorno até a publicação deste texto. A reportagem não conseguiu ainda localizar os contatos da Trustee DTVM e da Axor.

As aplicações de mais de R\$ 3 bilhões do Rioprevidência em fundos do Master foram alvo da oitava fase da Compliance Zero, no final de maio, quando a Polícia Federal cumpriu mandados de busca e apreensão contra o ex-governador do Rio de Janeiro Cláudio Castro (PL).

Segundo a Procuradoria, o Rioprevidência investiu R\$ 481,4 milhões no fundo Revolution. Já solicitou o resgate integral e o pagamento está previsto para 17 de agosto. Em uma das ações, a Procuradoria

pede à Justiça que a garanta o resgate e requer o bloqueio de bens da gestora Acura e de seus diretores.

A Procuradoria diz que a carteira do fundo passou a ser mantida sob sigilo após o pedido de resgate e está concentrada em ativos de crédito privado com remuneração de até 180% do CDI, patamar que considera incompatível com as condições de mercado.

Em outro processo, a Procuradoria busca responsabilizar a gestora Axor e a administradora Trustee DTVM por perdas de R\$ 135,1 milhões no fundo Texas I FIA. O Rioprevidência aplicou R\$ 150 milhões no fundo, que hoje teria patrimônio de apenas R\$ 14,8 milhões.

De acordo com a ação, o Texas I concentrou cerca de 96% de sua carteira em ações da Ambipar, estratégia que levou o fundo a perder mais de 90% do valor em menos de um ano.

A Procuradoria afirma que a desvalorização decorreu de operação coordenada de compra de ações entre julho e agosto de 2024, que teria inflado artificialmente sua cotação. A operação foi alvo de investigações da CVM (Comissão de Valores Mobiliários).

"O Rioprevidência foi vítima de uma armadilha arquitetada pela administração e pela gestão do Texas I FIA, que vendeu ao ente público quotas de um fundo lastreado em uma ação desprovida de fundamento", afirma a petição.

Nas ações, a Procuradoria pede o bloqueio de R\$ 616,6 milhões em ativos financeiros e bens dos réus, incluindo imóveis, veículos, participações societárias, embarcações, aeronaves e criptomoedas. Pede análise dos pedidos em caráter liminar, sem manifestação prévia dos acusados, sob o argumento de risco de dissipação patrimonial.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 17/07/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONTROLE DE EMISSÕES: WSC VÊ ACERTO EM PROPOSTA PARA DESTINAÇÃO DE RECEITAS, MAS APONTA RISCO DE DESVIO DO FOCO NOS PORTOS

Da Redação Navegação 17/07/2026 - 18:52



O Conselho Mundial do Transporte Marítimo (WSC - World Shipping Council) considerou positivas as revisões práticas do EU-ETS (sistema de comércio de emissões da União Europeia) propostas pela Comissão Europeia para acelerar a adoção de combustíveis marítimos alternativos e reinvestir as receitas na descarbonização do setor. A associação, que representa a indústria global do transporte marítimo de contêineres e veículos, apontou, no entanto, que existem riscos de desvio de foco nas regras sugeridas para os portos.

O WSC avalia que a proposta do mecanismo de combustíveis anunciada para o setor marítimo, nesta sexta-feira (17), segue a lógica política já utilizada no setor de aviação. Para a associação, contribuir para reduzir a diferença dos preços entre combustíveis convencionais e alternativos pode incentivar sua adoção, apoiar investimentos em produção e posicionar a Europa como um dos principais hubs de abastecimento de combustíveis alternativos.

“O setor de navegação de linha já investiu mais de 160 bilhões de euros em navios que podem operar com combustíveis alternativos, mas esses navios mais limpos precisam de combustíveis mais limpos”, disse o vice-presidente de meio ambiente e clima do WSC, Simon Bergulf. “Reduzir a diferença de preços é uma das maneiras mais práticas para levar esses combustíveis aos tanques dos navios”, acrescentou.

Combustíveis marítimos sustentáveis ainda podem custar de 100% a 400% mais do que os insumos convencionais, o que torna essa diferença de preço uma das principais barreiras de adoção. Na avaliação do conselho, reinvestir uma parcela significativa das receitas do ETS na descarbonização do setor marítimo é uma medida ‘sensata’ e ‘necessária’ para alcançar as metas climáticas da União Europeia.

O WSC acredita que as receitas do ETS também poderiam ser usadas para o fortalecimento dos portos europeus, inclusive por meio da eletrificação e da infraestrutura de combustíveis alternativos, beneficiando todos aqueles que escalam os portos europeus e contribuem com o sistema de comércio de emissões.

O conselho também reconhece que o atual modelo do ETS pode fazer com que os portos europeus fiquem mais caros e menos competitivos para movimentação de cargas transportadas entre dois mercados fora da União Europeia e transbordadas no velho continente. No entanto, o conselho está preocupado com a proposta da Comissão de expandir a lista de portos vizinhos não pertencentes à UE para transbordo, com base apenas na infraestrutura.

Portos localizados a até 150 milhas náuticas do território da UE podem ser penalizados simplesmente porque terem águas profundas, berços extensos e guindastes de cais — STS (ship-to-shore), independente de ocorrer ou não transbordo. “O ETS deveria ter como foco a redução das emissões, e não reduzir a competitividade dos portos vizinhos não integrantes da UE”, disse Bergulf.

O WSC manifestou que gostaria de ver um compromisso mais firme nas revisões finais do ETS contra a dupla cobrança, uma vez que uma medida global seja adotada na Organização Marítima Internacional (IMO). “Essa certeza fortaleceria a posição da Europa nas negociações globais e apoiaria o progresso da IMO”, afirma Bergulf.

Com o comércio da União Europeia transportado por linhas marítimas regulares estimado em 2,5 trilhões de euros por ano, o tráfego de produtos pelo mar é essencial para os países do bloco. De acordo com o WSC, 90% dos produtos entram e saem da UE pelo mar. Por ano, a navegação de linha representa mais de 65 mil escalas em cerca de 130 portos da União Europeia. A entidade destacou que os navios conectam a Europa a mais de 900 portos ao redor do mundo, alcançando mercados chave e construindo importantes relações internacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2026

GASEIROS DA TRANSPETRO E NAVIOS-PATRULHA OBTÊM PRIORIDADES DO FMM

Por Danilo Oliveira Indústria naval 17/07/2026 - 16:43



Na reunião de ontem (16), conselho do fundo setorial concedeu prioridade de R\$ 1,98 bilhão para 5 navios do programa ‘Mar Aberto’ da Petrobras, além de outras para projetos de 3 embarcações militares e para TUP da Bamin

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou, na última quinta-feira (16), uma carteira de 15 projetos relacionados à construção, modernização e reparação de embarcações. Entre os projetos está prioridade de R\$ 1,98 bilhão obtida pela Petrobras que visa a construção de cinco navios

gaseiros destinados ao transporte de gás liquefeito de petróleo (GLP) pela Transpetro, que serão construídos no Estaleiro Rio Grande (ERG), da Ecovix, no Rio Grande do Sul.

Os gaseiros do programa Mar Aberto da Petrobras foram contratados por meio de licitação aberta e internacional, em dois lotes com oito embarcações no total. O ERG foi contratado para construir cinco navios pressurizados (lote B) destinados ao transporte de GLP e de derivados: três com capacidade de 7 mil metros cúbicos (m³) e dois com 14 mil m³. Os outros três gaseiros (lote A) serão construídos na China. O investimento total nessas construções totaliza R\$ 2,2 bilhões. Com isso, a frota de gaseiros da Transpetro irá subir de seis para 14 e vão triplicar a atual capacidade de transporte de GLP e derivados.

Outro destaque, durante a 63ª reunião ordinária do CDFMM, foi o projeto que abrange a construção de três navios-patrolha de 500 toneladas (NPa500BR), conduzida pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron). A prioridade para um projeto de renovação da esquadra da Marinha do Brasil marca a volta da aprovação de um projeto da área de defesa entre as prioridades do FMM.

Também integra a carteira a implantação do terminal de uso privado (TUP) Porto Sul, em Ilhéus (BA), pela Bahia Mineração (Bamin). O empreendimento está associado ao projeto Pedra de Ferro e à Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol).

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou que as propostas aprovadas incluem a construção de embarcações destinadas à navegação interior e de apoio marítimo, serviços de manutenção e reparo naval, além de empreendimentos relacionados à infraestrutura portuária. De acordo com o MPor, os empreendimentos abrangem propostas nos estados do Amazonas, Pará, Amapá, Tocantins, Bahia, Paraná, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina.

Entre os projetos estão a construção de 12 barcas graneleiras destinadas ao corredor logístico do Arco Norte, novas embarcações para a travessia no Rio Araguaia e a expansão de terminal de grãos agrícolas no Porto de Paranaguá (PR).

Após a aprovação pelo colegiado, os empreendimentos terão prazo de até 450 dias para formalizar a contratação do financiamento junto aos agentes financeiros. Esse período poderá ser prorrogado por até 180 dias, totalizando até 630 dias para a conclusão da contratação, conforme as regras estabelecidas. A 64ª reunião ordinária do fundo está prevista para ocorrer no próximo dia 24 de setembro deste ano. As propostas de novos projetos poderão ser apresentadas até 27 de julho.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2026

EMBARCAÇÃO MULTIPROPÓSITO PODERÁ APOIAR INSTALAÇÃO DE EÓLICAS NO MAR

Por Danilo Oliveira Indústria naval 16/07/2026 - 21:06



Projeto de PSV desenvolvido pela Oceânica, que obteve prioridade do FMM no começo do ano, poderá ser adaptado em caso de desenvolvimento do mercado eólico offshore. Construção será no estaleiro Enav, em Navegantes (SC)

A Oceânica Engenharia vem desenvolvendo, desde o começo de 2026, o projeto para fabricação de uma embarcação multipropósito que poderá ser utilizada na instalação de eólica offshore. O projeto, que ainda depende do tempo de maturação desse mercado no Brasil, poderá ser um dos primeiros desse tipo no país. A



aposta da empresa é a construção em duas etapas, sendo na primeira um barco de 80 metros de comprimento, que estará preparado para uma segunda fase, em que poderá atingir 144 metros. O estaleiro responsável é o Enav, localizado em Navegantes (SC).

O diretor de energias renováveis da Oceânica, José Luís Baptista Junior, explicou que essa estratégia visa reduzir o nível de insegurança num mercado potencial, mas que ainda depende do processo de regulamentação no Brasil. Em caso de expansão, a embarcação será classificada como Heavy Lift, capaz de carregar peças pesadas para a instalação dos parques geradores no mar, com características específicas de manobrabilidade na faina. Se os projetos eólicos no mar demorem mais, a alternativa será dedicar a futura embarcação ao segmento de apoio marítimo, que está aquecido em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) nos últimos anos.

“Já começou a construção do barco. Se esse projeto de offshore não sair a tempo ou se a gente não tiver esse caminho claro na nossa frente, ele vai virar um PSV [transporte de suprimentos] e vai trabalhar no mercado de petróleo e gás”, contou Baptista Junior, que também é membro do conselho administrativo da Coalizão Eólica Marinha (CEM) — associação dedicada ao fomento exclusivo da indústria eólica offshore no Brasil.

Baptista disse que o aço para a construção do navio foi adquirido da Gerdau e deve ser entregue em cerca de um mês. A Oceânica obteve prioridade de financiamento do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e vem discutindo com os agentes financeiros a fim de garantir o crédito.

A prioridade, de aproximadamente R\$ 81 milhões para construção do multipropósito, foi concedida pelo conselho diretor do fundo setorial (CDFMM) durante a 62ª reunião ordinária, realizada em março de 2026. O diretor da Oceânica disse que um dos desafios é oferecer as garantias, já que a empresa investiu em 15 embarcações em menos de cinco anos, aumentando a alavancagem. “Estamos bastante alavancados, mas estamos correndo atrás para fazer essa embarcação”, destacou Baptista.

Atualmente, a frota da Oceânica conta com 19 embarcações, sendo 15 de bandeira brasileira e 4 de bandeira estrangeira. De acordo com o relatório mais recente do do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Syndarma/Abeam), a empresa tem disponíveis: 3 PSV/OSRVs (combate ao derramamento de óleo); 2 AHTS (manuseio de âncoras); 2 LH/SVs (manuseio de linhas e amarrações/mini supridores); 6 RSVs (embarcações equipadas com robôs); e 6 SDSVs (mergulho raso).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 17/07/2026