

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 123/2026
Data: 24/07/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CONGRESSO DA AAPA LATAM REUNIRÁ LIDERANÇAS DO SETOR NA GUATEMALA	4
TECON SANTOS 10: TCU DEVE REANALISAR PROCESSO DE LEILÃO E AGUARDA ANTAQ	4
TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES PODE TER ACESSO AO PORTO DE SANTOS E ELE É APOIADO POR DEPUTADOS DA REGIÃO	6
PORTO DE SANTOS CONTRATARÁ EMPRESA PARA SERVIÇOS EM EMBARCAÇÕES DA GUARDA PORTUÁRIA	8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
EUA RETIRAM 56 MIL TONELADAS DO NORTE-NORDESTE NA COTA DE AÇÚCAR BRUTO EXPORTADO	8
NOVO TARIFAÇO DE 12,5% DOS EUA ELEVA TRIBUTAÇÃO A 37,5%, MAS ISENTA 471 PRODUTOS	10
JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP	11
PORTO DE SANTOS FAZ ACORDO DE ESTUDOS PARA TRANSBORDO OFF SHORE DE SOJA	11
USIMINAS OFERECE 50 VAGAS DE EMPREGO NO SETOR INDUSTRIAL EM CUBATÃO	12
VLI REGISTRA MAIOR VOLUME DE GRÃOS E FARELOS DA HISTÓRIA NO PRIMEIRO SEMESTRE	13
MAIOR EVENTO DE TECNOLOGIA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR DA AMÉRICA LATINA VOLTA EM 2026	13
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	14
DEMORA O XXXIII ENCONTRO COOPERAPORTOS	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	15
ENTENDA O QUE SÃO AS LIBERDADES DO AR E COMO ELAS AJUDAM A CONECTAR O BRASIL AO MUNDO	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL – A INTEGRAÇÃO QUE O AGRONEGÓCIO EXIGE E A INFRAESTRUTURA AINDA NÃO ENTREGA	17
INSIGHT – DIREITO – SANTOS BATE RECORDE DE CARGAS, MAS RISCOS JURÍDICOS AUMENTAM NA MESMA PROPORÇÃO	18
BRASIL EXPORT - INFRAESTRUTURA DEVE SER TRATADA COMO POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	19
BRASIL EXPORT - RIO VERDE ANUNCIA R\$ 20 MILHÕES PARA AMPLIAR AEROPORTO E AVANÇOS NA BR-452	20
BRASIL EXPORT - IMPLANTAÇÃO DE SEIS TERMINAIS DEVE ELEVAR EM 80% O ESCOAMENTO EM MIRITITUBA	20
CENTRO-OESTE EXPORT - JULIANO DESTACA BR-452, ARMAZENAGEM E AEROPORTO COMO PRIORIDADES PARA RIO VERDE	21
CENTRO-OESTE EXPORT - PROGRAMA DE SUSTENTABILIDADE DA ANTT AMPLIA ADESÃO DAS CONCESSIONÁRIAS	22
CENTRO-OESTE EXPORT - PIANC APRESENTA ATUAÇÃO NO BRASIL E DEFENDE PADRONIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA	24
CENTRO-OESTE EXPORT - ESTUDOS AVALIAM AUMENTO DO CALADO DA BARRA NORTE DO RIO AMAZONAS	24
CENTRO-OESTE EXPORT - RESPONSABILIDADE POR SOBRESTADIA TERMINA COM ENTRADA DO CONTÊINER NO TERMINAL	25
CENTRO-OESTE EXPORT - SETOR PRIVADO AMPLIA INVESTIMENTO EM SOLUÇÕES MULTIMODAIS PARA AGRO NO CENTRO-OESTE	27
CENTRO-OESTE EXPORT - MULTIMODALIDADE É ESSENCIAL PARA ACOMPANHAR AVANÇO DO AGRO, AFIRMA EDSON SOUKI	27
CENTRO-OESTE EXPORT - ACADEMIA PREPARA CONGRESSO E MISSÃO SOBRE DIREITO DA INFRAESTRUTURA	28
TRANSPORTES - FERROVIAS - EPR VENCE LEILÃO DA RÉGIS BITTENCOURT COM DESCONTO DE 22,53% NO PEDÁGIO	29
TRANSPORTES - FERROVIAS - CPTM RETOMARÁ OPERAÇÃO DE TRÊS LINHAS APÓS FALHAS DA TRIVIA	30
AVIAÇÃO - CENIPA APONTA FALHAS DA VOEPASS, PILOTOS E ANAC EM QUEDA DE AVIÃO	31
ÓRGÃO ORIENTA ANAC A REVISAR FISCALIZAÇÃO	32
MINERAÇÃO - AMAZÔNIA LEGAL REÚNE 48,2% DOS PROCESSOS DE MINERAIS CRÍTICOS NO BRASIL	33
MINERAÇÃO - TÉCNICO E DISCRETO, OLLIE ASSUME CONSELHO DA VALE SOB PRESSÃO	34
PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO PASSA DOS US\$ 100 POR BARRIL COM ESCALADA DA GUERRA	36
COMÉRCIO EXTERIOR - EUA APLICAM OUTRA TAXA. BRASIL VAI USAR LEI DA RECIPROCIDADE	37
COMÉRCIO EXTERIOR - TARIFA REFLETE VISÃO DE TRUMP, DIZ YELLEN	38
POLÍTICA - PSDB CONTESTA PRESIDENTE DO PL SOBRE EMENDAS	39
NACIONAL - HUB – CURTAS - IMPASSE NO GOVERNO AMEAÇA DRAGAGEM DO TAPAJÓS E ENCARECE ESCOAMENTO DE GRÃOS	40
Impasse na dragagem do rio Tapajós	40
Participantes	40
Projeto foi reduzido	40
Impactos	41
POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO PEDE DESCULPAS E MICHELLE ACEITA RECONCILIAÇÃO	41
POLÍTICA - REPUBLICANOS IMPÕE CONDIÇÃO POR ALIANÇA	42
POLÍTICA - TARCÍSIO DIZ CONFIAR NAS URNAS APÓS FALA DE FLÁVIO BOLSONARO	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 123/2026
Página 3 de 69
Data: 24/07/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

POLÍTICA - PSDB-CIDADANIA DECLARA APOIO À REELEIÇÃO	43
FINANÇAS - FMI ELOGIA PIX E COBRA AUTONOMIA FINANCEIRA DO BANCO CENTRAL	44
FINANÇAS - APÓS TRÊS QUEDAS SEGUIDAS, DÓLAR SOBE	45
COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - CRISE TAMBÉM SE ADMINISTRA DE DENTRO PARA FORA	46
JUSTIÇA - MENDONÇA AUTORIZA INQUÉRITO SOBRE REPASSES PARA 'DARK HORSE'	47
JUSTIÇA - ALIADOS DIZEM QUE NÃO HÁ NENHUM ILÍCITO	48
INTERNACIONAL - MILEI ACUSA OPOSIÇÃO POR ONDA 'ANTI-ARGENTINA' APÓS A COPA.....	49
INTERNACIONAL - IRÃ IRONIZA EUA POR PETRÓLEO CARO	50
JORNAL O GLOBO – RJ.....	50
TARIFAÇÃO: PEQUENAS EMPRESAS NOS EUA COMEÇAM A IR À JUSTIÇA CONTRA NOVAS TAXAS.....	50
TARIFA COMBINADA DE 37,5% VAI ATINGIR US\$ 6,6 BILHÕES EM PRODUTOS VENDIDOS PARA OS EUA, CALCULA GOVERNO	52
APESAR DE AMEAÇA, GOVERNO LULA DEVE PROTEGER RECIPROCIDADE CONTRA PRODUTOS AMERICANOS APÓS NOVO	
TARIFAÇÃO	53
RESPOSTA MODERADA DE PEQUIM ÀS TARIFAS SINALIZA BUSCA POR ESTABILIDADE EM RELAÇÃO COM OS EUA, ANALISA	
ESPECIALISTA EM CHINA	54
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	55
TARIFAÇÃO DO TRUMP: IMPACTO EFETIVO NA ECONOMIA É MUITO PEQUENO, DIZ PESQUISADOR	55
CONTRATAÇÃO ANTECIPADA DE USINAS TERMELÉTRICAS AUMENTA CUSTO DA CONTA DE LUZ EM R\$ 4,75 BILHÕES	56
VALOR ECONÔMICO (SP)	59
23% DAS EXPORTAÇÕES AOS EUA SERÃO SOBRETAXADAS; 16,5% TERÃO ALÍQUOTA DE 37,5%, DIZ MINISTÉRIO	59
ARMADORAS SUSPENDEM ROTAS E ELEVAM TARIFAS	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS	61
WILLIAM VELLA NOZAKI - PETROBRAS.....	61
P-33 PARTE PARA DESMANTELAMENTO E RECICLAGEM EM RIO GRANDE	61
DHN CONCEDE LICENÇA DE IMPLANTAÇÃO PARA VTS EM RIO GRANDE	62
MODELO PERMITIU ESTALEIROS NACIONAIS COMPETINDO EM IGUALDADE COM INTERNACIONAIS, AVALIA BACCI	63
DOF OTIMIZA FROTA E INFORMA PERDA DO 'SKANDI AMAZONAS'	67
AFRMM ARRECADA R\$ 1,9 BILHÃO NO PRIMEIRO SEMESTRE	68
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	69
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	69



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CONGRESSO DA AAPA LATAM REUNIRÁ LIDERANÇAS DO SETOR NA GUATEMALA

Evento tradicional da Associação Americana de Autoridades Portuárias será entre 1º e 4 de dezembro
Por ATribuna.com.br 24 de julho de 2026



Quetzal é o maior porto do Oceano Pacífico da Guatemala; país é considerado estratégico para o setor (AdobeStock)

O Congresso Latino-Americano de Portos 2026, promovido pela Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA Latam), será realizado entre os dias 1º e 4 de dezembro, na Cidade da Guatemala, reunindo mais de 700 líderes dos setores marítimo, portuário e logístico para discutir os

desafios que definirão a competitividade da América Latina nos próximos anos. O Grupo Tribuna é parceiro do evento.

Organizado em parceria com a Autoridade Designada do Sistema Portuário Nacional da Guatemala e produzido pela PR Ports, o congresso contará com quatro dias de painéis, debates e encontros de negócios voltados a autoridades portuárias, representantes de governos, operadores logísticos, executivos de terminais, investidores, fornecedores de tecnologia e organismos multilaterais.

Esta será a primeira edição do congresso na Guatemala desde o encontro realizado há 14 anos, em Antigua. De acordo com a organização, a escolha do país ocorre em um momento de transformação do sistema portuário guatemalteco e de crescente importância da América Central nas rotas do comércio internacional.

A localização estratégica da Guatemala, entre o Oceano Pacífico e o Mar do Caribe, somada aos projetos de modernização da infraestrutura portuária, digitalização das operações, fortalecimento da governança e ampliação da conectividade logística, foi apontada como um dos fatores que motivaram a escolha da sede.

Para a diretora-geral do congresso, Zulma Dinelli, cada edição da AAPA Latam começa com uma decisão estratégica sobre o país que sediará o encontro. Segundo ela, a entidade procura locais que estejam passando por transformações relevantes e possam oferecer novas perspectivas para o debate regional.

Na avaliação da executiva, a localização geoestratégica da Guatemala, aliada aos investimentos em modernização portuária e ao fortalecimento da integração logística, faz do país um ambiente ideal para discutir o futuro do setor. Mais informações e inscrições no site.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/07/2026

TECON SANTOS 10: TCU DEVE REANALISAR PROCESSO DE LEILÃO E AGUARDA ANTAQ

Em visita a Santos, ministro Marcos Bemquerer Costa, da Corte de Contas, diz aguardar posicionamento da Antaq

Por Ted Sartori 24 de julho de 2026

O ministro-substituto do Tribunal de Contas da União (TCU), Marcos Bemquerer Costa, deixou claro que, caso o processo envolvendo o leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos, sofra alguma alteração, deve retornar para a Corte de Contas. O ministro veio ao complexo santista pela primeira vez, em uma ampla programação envolvendo a Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Grupo Tribuna.



Bemquerer Costa (no centro, de blazer cinza) participou de reunião na Autoridade Portuária de Santos (APS/Divulgação)

“Agora o processo está sendo analisado na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Podem ser feitas alterações ou não, mas, se houver algumas mudanças, o processo deve retornar para o TCU para uma nova análise. A bola está com a Antaq, que precisa resolver junto com o Governo Federal, com o Ministério (de Portos e Aeroportos) para, depois, o TCU analisar tecnicamente, como sempre faz”, afirma.

No último dia 2, a Antaq pediu para que o Governo Federal defina a modelagem que deseja para o certame envolvendo o Tecon Santos 10. A Agência encaminhou, ainda, análises técnicas sobre o projeto para o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e para a Casa Civil. “O TCU está sempre com os olhos voltados para o Porto de Santos, porque é o maior, claro. Nossos técnicos estão sempre atuando aqui. Mas também olhamos para todos os outros portos, dos maiores aos menores, pois é nosso dever constitucional”, afirma.

Divergências

Bemquerer Costa minimizou impasse sobre o Tecon Santos 10 na própria Corte de Contas, envolvendo posicionamentos divergentes entre ministros sobre restrições e liberações relativas ao leilão. “Como o TCU é um órgão colegiado, é comum haver pensamentos e análises distintas. Muitas vezes, em uma primeira análise, o TCU decide de uma forma, mas há recursos, outros pensamentos e as informações dos processos evoluem. Eu mesmo já alterei meu posicionamento várias vezes por causa de novas e importantes informações técnicas”, justifica.

Aproximação institucional

A ideia da visita do ministro Marcos Bemquerer Costa a Santos surgiu durante a Missão Internacional Porto & Mar à China, realizada pelo Grupo Tribuna entre o final de maio e o início de junho. Ele foi um dos convidados da viagem.



“Durante um almoço, o ministro comentou que já conhecia vários portos no mundo e Santos ainda não. Trouxemos a proposta para o presidente (da APS, Anderson Pomini) e vimos como uma oportunidade de fazermos uma aproximação institucional ainda maior do TCU”, revelou o superintendente de Governança, Riscos e Compliance da APS, Claudio Bastos, também presente na missão internacional.

Ministro Marcos Bemquerer Costa e o diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini (Vanessa Rodrigues/AT)

Bemquerer Costa chegou em Santos na quarta-feira. Ontem, ele participou de reunião na APS, visitou o Centro de Controle e Comunicação, o Museu do Porto de Santos e as instalações da DP World. No fim da tarde, esteve no Grupo Tribuna.

Encontro

O ministro participou de um encontro com empresários da área portuária, ontem à noite, no auditório do Grupo Tribuna.

“É muito importante esse contato, porque nós temos muitos processos envolvendo o Porto de Santos e portos de outros locais. Essa visita vai ajudar muito na análise dos processos. Eu não tinha conhecimento da grandeza que é esse porto. Quero agradecer à APS (Autoridade Portuária de Santos) e ao Grupo Tribuna por me receber”, disse o ministro.

Presente no encontro, o presidente da APS, Anderson Pomini, ressaltou que o ministro é acessível e sensível às pautas portuárias. “É importante essa boa relação entre todo complexo portuário e os órgãos de controle. O bom órgão de controle é aquele que orienta a prevenção”, destacou Pomini.

Marcos Bemquerer Costa chegou à sede do Grupo Tribuna no final da tarde de ontem, quando participou de reunião com diretores e visitou o novo estúdio da TV Tribuna dentro da Redação.

A agenda do ministro na Cidade prossegue hoje. Ele irá conhecer o terminal da Eldorado Brasil Celulose e o Terminal Exportador de Santos (TES), os dois na Margem Direita do Porto de Santos.

Ele ainda fará visita técnica ao canal de acesso aquaviário do complexo santista e na região do Valongo, incluindo visita aos armazéns 4, 7 (Hub de Inovação) e o 3. No final da tarde, o ministro vai para São Paulo, onde embarca no voo para Brasília.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/07/2026

TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES PODE TER ACESSO AO PORTO DE SANTOS E ELE É APOIADO POR DEPUTADOS DA REGIÃO

Parlamentares acreditam que obra pode ser incorporada ao projeto da nova pista

Por Ted Sartori 24 de julho de 2026



Rodovia dos Imigrantes: projeto criaria rota alternativa para fluxo de caminhões (Alexsander Ferraz/AT)

Os deputados federais e estaduais da Baixada Santista são favoráveis ao Corredor Porto-Indústria (Copi), projeto proposto pela Prefeitura de Cubatão e em análise pelos governos Estadual e Federal. Além disso, eles acham que a obra pode ser incorporada ao projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes.

O Copi cria um acesso entre a futura pista da Imigrantes e o Porto de Santos, sem passar pelas rodovias Anchieta e Cônego Domenico Rangoni, retirando parte do fluxo de caminhões das áreas urbanas de Cubatão e permitindo maior fluidez no transporte de cargas.

A deputada federal Rosana Valle (PL) argumenta que o mais adequado seria incorporar ao projeto da terceira pista. “Planejar as duas obras de forma integrada evita retrabalho, reduz custos e garante solução mais eficiente para a mobilidade e para a logística. Independentemente do modelo de financiamento ou de execução, o mais importante é que haja diálogo e cooperação entre os entes públicos para tirar o projeto do papel”.

O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSD) é favorável ao corredor viário, mas aponta ser necessário saber todos os impactos que a obra vai causar nas cidades, por meio do estudo de viabilidade, para que não ocorram mais transtornos. “Depois desses estudos, o modelo que se tornar mais célere e tecnicamente adequado, seja estadual, federal ou em parceria, é o que deveria ser escolhido”, afirma.

O deputado federal Carlos Alberto da Cunha, o Delegado Da Cunha (União), diz que projetos que visem ao desenvolvimento da infraestrutura logística de acesso ao Porto devem ser apoiados, desde

que avaliados alguns aspectos, e que União e Estado deveriam unir esforços. “É necessário avaliar os impactos desse novo fluxo no meio da Alemoa, assim como o desenho do trecho final do viário, com vistas à futura ampliação do Porto para região da Vila dos Criadores e do antigo lixão”, argumenta.

O deputado estadual Caio França (PSB) acredita que o projeto pode contribuir para reduzir congestionamentos, aumentar a eficiência logística e diminuir o tráfego de caminhões nas áreas urbanas. Ele defende que o Copi seja analisado de forma integrada à terceira pista da Imigrantes e que se busque uma solução compartilhada. “Não faz sentido ampliar a capacidade de descida da Serra sem resolver o fluxo entre o Polo Industrial e o Porto”, afirma.

O deputado Paulo Mansur (PL) comenta que o Corredor Porto-Indústria resolve o problema “na raiz” e que deve ser tocado pelo Governo do Estado. “Pode, sim, fazer parte do projeto da terceira pista, mas, na hora de definir quem estrutura e executa, o caminho mais rápido e mais testado para sair do papel é o modelo estadual”.

O deputado Matheus Coimbra Martins de Aguiar, o Tenente Coimbra (PL), analisa que o Copi dará mais fluxo logístico ao Porto de Santos e diminuirá a quantidade de caminhões que trafegam dentro de Cubatão. Incorporar a iniciativa à terceira pista da Imigrantes é sua ideia, desde que ela “não seja atrelada à renovação do contrato com a Ecorodovias, pois isso irá manter o preço do pedágio na descida da Serra”.

A deputada Solange Freitas (União) lembrou que a Ecovias está finalizando o projeto da terceira pista da Imigrantes e, até o momento, não houve nenhum pedido de alteração por parte do Estado. “Sou favorável que haja um consenso em torno da proposta que melhor resolva os gargalos logísticos e melhore a mobilidade na Baixada Santista. Essa análise precisa ser feita pelos especialistas e pelo Governo”, afirma.

O deputado estadual Paulo Corrêa Júnior (Republicanos) não se manifestou.

Prefeitura

Apesar de o traçado previsto para o Corredor Porto-Indústria desembocar na Alemoa, a Prefeitura de Santos informou, em nota, que o Município não participou, até o momento, das discussões técnicas sobre o projeto.

“A avaliação de projetos de infraestrutura deve considerar estudos técnicos, os impactos sobre a mobilidade e a operação logística regional, bem como a relação com o conjunto de investimentos em andamento, de forma a contribuir para o desenvolvimento da Baixada Santista”, recomendou.

A Prefeitura entende que iniciativas voltadas ao aperfeiçoamento da infraestrutura logística da Baixada Santista são positivas e importantes para o desenvolvimento regional e para o fortalecimento da competitividade do Porto de Santos, afirma na nota.

A Administração santista destaca ainda que a região passa por um ciclo de importantes investimentos estruturantes, como a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, o túnel imerso Santos-Guarujá e as intervenções viárias na própria região da Alemoa.

A proposta

Com cerca de 13,5 quilômetros de extensão, o Corredor Porto-Indústria prevê duas faixas de rolamento por sentido, com acostamento e dimensionadas para tráfego pesado. De acordo com cálculos feitos pela Prefeitura, a via teria capacidade para circulação de até 20 mil veículos por dia.

O traçado partiria da região do Sítio dos Areais, em Cubatão — onde termina a futura terceira pista, conforme projeto — e seguiria até a Alemoa, em Santos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/07/2026

PORTO DE SANTOS CONTRATARÁ EMPRESA PARA SERVIÇOS EM EMBARCAÇÕES DA GUARDA PORTUÁRIA

Edital foi publicado pela Autoridade Portuária (APS). Empresa interessada deve possuir espaço e estrutura de atracação às margens do canal do Porto

Por A Tribuna.com.br 23 de julho de 2026



Autoridade Portuária afirma que contratação garante a operação de patrulhamento marítimo da GPort (Vanessa Rodrigues/AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) abriu licitação para contratar uma empresa especializada na prestação de serviços de docagem (estadia), içamento (retirada da água) e lançamento (colocação na água) das embarcações utilizadas pela Guarda Portuária (GPort). O edital foi publicado no último dia 16 e prevê contrato de 48 meses.

O certame será realizado na modalidade eletrônica, pelo critério de menor preço. Segundo a APS, o valor estimado da contratação permanecerá em sigilo durante a fase de disputa, conforme previsto no edital. As propostas poderão ser apresentadas até as 10 horas de 6 de agosto, quando será aberta a sessão pública. A disputa de lances terá início às 10h15.

De acordo com a estatal, os serviços são essenciais para garantir a operação de patrulhamento marítimo da GPort. As embarcações precisam permanecer em condições permanentes de uso e passam por limpezas e manutenções periódicas, realizadas, em sua maior parte, com os equipamentos fora d'água. Por esse motivo, há necessidade contínua dos serviços de içamento, lançamento e docagem, além da guarda das embarcações quando não estão em operação.

A contratação prevê que a empresa vencedora tenha espaço e estrutura de atracação às margens do canal do Porto de Santos. Para atender às necessidades operacionais da fiscalização portuária, a marina ou estaleiro deverá estar localizada em um raio máximo de oito quilômetros, por via marítima, a partir do atual ponto de atracação da GPort, na Ponta da Praia.

A planilha que integra a licitação estima, ao longo dos quatro anos de contrato, a realização de 3.168 serviços de docagem, além de 230 serviços de lançamento, 230 de içamento e 230 de limpeza simples das embarcações, quantitativos que servirão de base para a contratação.

Atualmente, a APS mantém contrato para a prestação desses serviços com a empresa Marina Astúrias Serviços Navais Ltda., firmado em abril de 2024. O acordo tem vigência de 30 meses, terminando em outubro deste ano, e possui valor global original de R\$ 233,5 mil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/07/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

EUA RETIRAM 56 MIL TONELADAS DO NORTE-NORDESTE NA COTA DE AÇÚCAR BRUTO EXPORTADO

USTR corta parcela brasileira de 155,9 mil para 100 mil MTRV no ano fiscal 2027. Perda recai sobre 50 usinas do Norte-Nordeste e compromete até R\$ 250 milhões por safra de açúcar

Por Paulo Goethe - De Recife paULO.goethe@movimentoeconomico.com.br



Toda a cota brasileira de açúcar bruto para os Estados Unidos é performada por usinas do Norte e do Nordeste, com embarques exclusivamente a partir de Recife e Maceió. Foto: Agência Brasil

Cinquenta usinas do Norte e do Nordeste perderão acesso a 55.993 toneladas métricas de açúcar bruto no mercado norte-americano a partir de outubro, o que compromete cerca de um terço da receita gerada pela cota preferencial, estimada pelo setor entre R\$ 600 milhões e R\$ 700 milhões por ano-safra. O

Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR) cortou a parcela brasileira na cota tarifária de 155.993 para 100 mil toneladas métricas em valor bruto (MTRV) no ano fiscal 2027, segundo documento publicado nesta quinta-feira (23). “É mais uma imprevisibilidade do governo norte-americano”, afirmou ao Movimento Econômico o presidente do Sindicato da Indústria do Açúcar e do Alcool de Pernambuco (Sindaçúcar-PE) e CEO da NovaBio — Associação de Produtores de Açúcar, Etanol e Bioenergia, Renato Cunha, que classificou a decisão como uma “quebra na rotina”, com motivações que ultrapassam questões técnicas.

A cota é operada exclusivamente por usinas do Norte e do Nordeste, segundo a Lei nº 9.362/1996, que reserva a essas regiões a exportação de derivados de cana para mercados preferenciais. Segundo Cunha, as 55.993 MTRV retidas poderão retornar ao Brasil ou ser encaminhadas a outros países do grupo de 39 contemplados pela cota, com definição prevista antes de outubro. O presidente do Sindaçúcar Alagoas, Pedro Robério Nogueira, estimou perda de receita de 80% sobre o volume redirecionado ao mercado mundial, o equivalente a cerca de US\$ 32 milhões, porque o preço norte-americano é significativamente superior ao internacional.

Segundo Nogueira, Alagoas responde por metade desse volume. Exportar açúcar para os EUA fora da cota preferencial é inviável: a tarifa fora da cota alcança 101% e agora será acrescida de 25%. O dirigente lembrou que o efeito da taxa de 50%, aplicada anteriormente, foi atenuado por decisão da Suprema Corte norte-americana, e o governo a substituiu por 10%, mas a alíquota atual de 25% terá efeito mais danoso sobre o setor.

Renato Cunha disse que a diminuição pode ser momentânea ou duradoura e que o setor acompanhará os desdobramentos. “Os Estados Unidos costumam, nessa época, estudar as suplementações e sempre puderam contar com o Nordeste em credibilidade, qualidade e agilidade na entrega”, afirmou o dirigente ao Movimento Econômico em novembro de 2025, destacando os investimentos feitos por usinas da região em terminais voltados ao mercado norte-americano.

A rota entre os portos de Recife (PE) e Maceió (AL) e refinarias na Flórida, consolidada desde os anos 1960, percorre mais de 6 mil quilômetros em cerca de dez dias por via marítima. A cadeia produtiva envolvida gera mais de 250 mil empregos diretos e indiretos nas duas regiões. Na proporção da receita estimada por Cunha para a cota integral de 155.993 MTRV, o volume suprimido compromete entre R\$ 215 milhões e R\$ 250 milhões em faturamento.

Corte recai sobre uma única parcela

No ano fiscal 2026, anunciado em 15 de agosto de 2025, o USTR havia distribuído a totalidade das 1.117.195 MTRV entre os mesmos 39 países, com base em embarques históricos, e a parcela brasileira era de 155.993 MTRV. No ano fiscal 2027, as parcelas dos demais 38 países permanecem idênticas: República Dominicana com 189.343 MTRV, Filipinas com 145.235 MTRV e Austrália com 89.293 MTRV, entre outros. A diferença de 55.993 MTRV recai inteiramente sobre o Brasil.

A quantidade total da cota norte-americana de açúcar bruto permaneceu em 1.117.195 MTRV, piso ao qual os Estados Unidos se comprometeram junto à Organização Mundial do Comércio (OMC). O USTR distribuiu, nesta nova rodada divulgada nesta quinta-feira, 1.061.202 MTRV. As 55.993 MTRV restantes serão alocadas antes de 1º de outubro de 2026, data de início do ano fiscal, sem indicação de destino. A quantidade in-quota foi estabelecida em 14 de julho de 2026 pelo Foreign Agricultural Service do USDA, e a distribuição por país, publicada pelo USTR nove dias depois. No documento do

ano fiscal 2027, o USTR não incluiu a menção a embarques históricos como critério de distribuição, presente no documento do exercício anterior.

Açúcar refinado sem volume extra

O mesmo documento fixou a cota de açúcar refinado do ano fiscal 2027 em 22 mil MTRV: 10.300 MTRV para o Canadá, 2.954 MTRV para o México e 7.090 MTRV por ordem de chegada. A parcela de 1.656 MTRV de açúcar especial (specialty sugar) também será administrada por ordem de chegada.

No ano fiscal 2025, o USDA havia adicionado 210 mil MTRV de specialty sugar à cota de refinado, importações das quais o Brasil respondeu por quase 50%. No ano fiscal 2026, o órgão optou por não acrescentar volume extra. Para produtos contendo açúcar, a cota total é de 64.709 toneladas métricas, das quais 59.250 foram destinadas ao Canadá e 5.459 ficam disponíveis para os demais países por ordem de chegada. A entrada sob as cotas do ano fiscal 2027 será permitida a partir de 1º de outubro de 2026.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 24/07/2026

NOVO TARIFAÇO DE 12,5% DOS EUA ELEVA TRIBUTAÇÃO A 37,5%, MAS ISENTA 471 PRODUTOS

Sobretaxa por trabalho forçado entra em vigor nesta sexta e se soma aos 25% aplicados na quarta. Café, petróleo, fertilizantes e suco de laranja estão entre os itens isentos do novo tarifaço

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Os Estados Unidos anunciaram uma nova sobretaxa sobre produtos brasileiros, alegando que o Brasil não adota mecanismos eficazes para impedir a entrada de mercadorias produzidas com trabalho forçado. Somada às tarifas já em vigor, a taxaço pode chegar a 37,5% para parte das exportações brasileiras, ampliando os desafios para empresas que atuam no mercado norte-americano. Arte: IA/ME

Uma sobretaxa de 12,5% sobre produtos brasileiros exportados para os Estados Unidos entra em vigor nesta sexta-feira (24) e eleva a tributação acumulada a até 37,5% para itens que não constam na lista de 471 produtos isentos divulgada pelo Escritório do Representante de Comércio norte-americano (USTR). A medida foi anunciada nesta

quinta-feira (23) e substitui a taxa global temporária de 10% aplicada desde fevereiro.

A nova alíquota se soma à sobretaxa de 25% sobre exportações brasileiras em vigor desde 22 de julho, resultado de outra investigação conduzida pelo USTR sobre práticas comerciais. Segundo o governo norte-americano, o Brasil integra um grupo de 54 países que não adotam mecanismos considerados suficientes para impedir a importação de mercadorias produzidas com trabalho forçado.

Investigação e justificativa do tarifaço

A decisão do USTR teve como base a Seção 301 da Lei de Comércio de 1974. Segundo o órgão, a ausência de barreiras à entrada de produtos fabricados com trabalho forçado gera vantagem competitiva indevida para os países envolvidos.

O representante comercial dos Estados Unidos, Jamieson Greer, afirmou em comunicado que a prática prejudica empresas e trabalhadores norte-americanos. O relatório do USTR identificou cinco segmentos em que o Brasil teria importado, entre 2021 e 2025, produtos associados ao trabalho forçado: alumínio, algodão, eletrônicos, baterias de lítio e tabaco.

O documento reconhece que o Brasil participa de acordos internacionais de combate ao trabalho escravo e mantém a chamada Lista Suja do Trabalho Escravo, mas considera que os mecanismos existentes são insuficientes para impedir a importação desses bens.

Produtos isentos

O USTR publicou, junto com a nova tarifa, uma lista com 471 produtos brasileiros isentos da sobretaxa de 12,5%. A relação reúne exceções distribuídas em 20 grandes categorias e inclui itens considerados estratégicos para o comércio bilateral e para a indústria norte-americana.

Entre os principais produtos isentos estão café, petróleo e derivados, gás natural, fertilizantes, madeira, suco de laranja, derivados de açaí, defensivos agrícolas, couros, ferro-gusa, resíduos e sucata de alumínio, equipamentos para fabricação de semicondutores e determinados medicamentos e ingredientes farmacêuticos. Obras de arte, antiguidades e itens de coleção também ficaram fora da nova tarifa.

Segundo o USTR, as isenções levaram em conta a importância de determinados insumos para a economia norte-americana, compromissos comerciais já existentes e características específicas de alguns mercados.

Alcance internacional

A investigação alcançou 60 parceiros comerciais dos Estados Unidos. Além do Brasil, outros 53 países receberam a sobretaxa de 12,5%, entre eles China, Argentina, Austrália, Japão, Índia, Reino Unido e África do Sul.

Canadá, México, Equador, Indonésia, Paquistão e a União Europeia foram enquadrados em categoria distinta e terão tarifa adicional de 10%, por já manterem mecanismos legais de controle, embora considerados insuficientes pelos EUA. Para importações de vestuário e têxteis provenientes de Bangladesh, Camboja, Indonésia e Malásia, o governo norte-americano criou um sistema de cotas que permite a entrada sem a tarifa da Seção 301, desde que as empresas utilizem algodão e insumos produzidos nos Estados Unidos.

Reação do governo brasileiro

O governo federal classificou a nova tarifa de 12,5% como “arbitrária” e “injustificada” em nota divulgada pela Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República (Secom). Segundo o comunicado, o Brasil apresentou ao governo norte-americano informações sobre sua legislação e os mecanismos de fiscalização para impedir a importação de produtos associados ao trabalho forçado, além de destacar o reconhecimento internacional do país no combate ao trabalho escravo.

O governo federal informou que pretende recorrer aos mecanismos previstos na Lei de Reciprocidade e levar o caso ao sistema de solução de controvérsias da Organização Mundial do Comércio (OMC). O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, já havia contestado as conclusões da investigação em manifestação anterior, afirmando que eventuais sanções seriam desproporcionais e que o país mantém legislação e acordos internacionais voltados ao combate ao trabalho forçado.

Enquanto avalia uma resposta diplomática, o governo federal mantém medidas de apoio às empresas exportadoras afetadas por meio do Plano Brasil Soberano, que prevê linhas de crédito e incentivo à abertura de novos mercados.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 24/07/2026



JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP

PORTO DE SANTOS FAZ ACORDO DE ESTUDOS PARA TRANSBORDO OFF SHORE DE SOJA

Objetivo é transferir a carga para navios maiores já na costa de Santos

Por Heloisa Helena -Redação



Porto de Santos faz acordo de estudos para transbordo off shore de sojaAPS / Divulgação

A Autoridade Portuária de Santos (APS) assinou, na última segunda-feira (20), um memorando de entendimentos com o porto chinês de Ningbo Zhoushan, para estudos de transferência off shore de cargas de soja já na costa, medida que aumentaria a eficiência do transporte.

A iniciativa visa permitir que navios “capesize”, com capacidade superior a 150 mil toneladas, recebam em alto mar a carga embarcada no cais santista, de navios menores.

Os maiores navios graneleiros que atracam em Santos são de 80 mil toneladas. O transbordo off shore permitiria diminuir o frete e também aumentar a velocidade da operação, já que os navios poderiam voltar mais rápido para receber nova carga.

O acordo entre Santos e Ningbo prevê estudos para implantar esse modelo de embarque, por meio de um grupo de trabalho bilateral de troca de informações.

Ningbo Zhoushan é o maior porto do mundo em tonelagem de cargas, com movimentação anual superior a 1,4 bilhão de toneladas por ano.

FONTE: <https://www.portodesantos.com.br/2026/07/23/porto-de-santos-faz-acordo-de-estudos-para-transbordo-off-shore-de-soja/>

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 24/07/2026

USIMINAS OFERECE 50 VAGAS DE EMPREGO NO SETOR INDUSTRIAL EM CUBATÃO

O início das atividades está previsto para agosto

Por Heloisa Helena -Redação



Usiminas oferece 50 vagas de emprego no setor industrial em Cubatão - Divulgação / Usiminas

A Usiminas está com 50 vagas de emprego abertas no setor industrial em Cubatão. As oportunidades são para os cargos: mecânico montador, mecânico soldador, montador de andaime, soldador RX, soldador MIG, soldador TIG e eletricista de força e controle.

As inscrições devem ser realizadas de forma remota, por meio deste site.

Os interessados devem acessar a área de vagas da Usiminas, entrar no Banco de Talentos de Cubatão e preencher as informações necessárias.

O único requisito informado para participação na seleção é a comprovação de no mínimo seis meses de experiência na função escolhida. A previsão é que os trabalhadores iniciem suas atividades em agosto.

Alguns dos benefícios atribuídos às vagas são plano de saúde, plano odontológico, seguro de vida, vale-alimentação, transporte fretado, participação nos lucros e resultados e Gympass. O salário não foi divulgado.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 24/07/2026

VLI REGISTRA MAIOR VOLUME DE GRÃOS E FARELOS DA HISTÓRIA NO PRIMEIRO SEMESTRE

Esse resultado ocorre após a companhia registrar, em abril, a maior movimentação mensal de grãos e farelos de sua história

Por Heloisa Helena -Redação

A VLI alcançou um resultado histórico no transporte de grãos e farelos no primeiro semestre de 2026. Entre janeiro e junho, a companhia movimentou 12,4 milhões de toneladas úteis (MTU), volume recorde para o período e 7,9% superior ao registrado nos seis primeiros meses de 2025.



VLI registra maior volume de grãos e farelos da história no primeiro semestre - Divulgação / VLI

O desempenho foi impulsionado por uma safra robusta e pelo aumento da demanda por soluções logísticas voltadas ao escoamento da produção nacional. Apenas no segundo trimestre a empresa transportou 7,9 milhões de toneladas de grãos e farelos, resultado 8% acima do obtido no mesmo intervalo do ano passado e o melhor já registrado pela companhia para

o período.

Os volumes foram distribuídos pelos três principais corredores logísticos operados pela empresa. O Corredor Norte conecta regiões produtoras do Matopiba e do Centro-Oeste ao Terminal Portuário de São Luís (MA). Já o Corredor Leste atende áreas produtivas de Minas Gerais e Espírito Santo, enquanto o Corredor Sudeste faz a ligação entre polos agrícolas do Centro-Oeste e o Porto de Santos (SP).

O resultado reforça a importância da infraestrutura ferroviária e portuária para a competitividade do agronegócio brasileiro, especialmente em um cenário de expectativa de safra recorde no país. A ampliação do uso dos corredores logísticos tem contribuído para dar maior eficiência ao transporte da produção agrícola destinada tanto ao mercado interno quanto às exportações.

O desempenho do semestre também ocorre após a companhia registrar em abril, a maior movimentação mensal de grãos e farelos de sua história, com 2,96 milhões de toneladas transportadas pelas ferrovias sob sua operação, indicando o ritmo acelerado do escoamento da safra ao longo de 2026.

“Os resultados reforçam o papel da VLI como parceira estratégica das cadeias produtivas do agronegócio brasileiro, oferecendo soluções logísticas integradas que contribuem para o escoamento eficiente das safras e para o aumento da competitividade do setor”, declarou Carolina Hernandez, diretora Comercial, de Projetos e Planejamento Estratégico da VLI.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 24/07/2026

MAIOR EVENTO DE TECNOLOGIA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR DA AMÉRICA LATINA VOLTA EM 2026

Comex Tech Forum promoverá debates relevantes, estimulará conexões valiosas e apresentará as tendências que irão moldar o futuro do comércio exterior

Por Heloisa Helena -Redação

Depois do sucesso da 3ª edição, o Comex Tech Forum, maior evento de tecnologia no comércio exterior da América Latina, volta em 2026 para reunir milhares de profissionais, executivos e

especialistas com o objetivo de discutir os desafios e tendências que vão moldar o comércio global nos próximos anos.



Maior evento de tecnologia para o comércio exterior da América Latina volta em 2026 – Divulgação

Promovido pela Logcomex, o fórum reúne profissionais e especialistas do comércio exterior e de áreas relacionadas, como marketing, vendas, política internacional e tecnologia. Entre os profissionais estão CEOs, CFOs, CTOs, CPOs, diretores, supervisores, gerentes e coordenadores reunidos em um ambiente

dedicado ao networking, à troca de experiências e à discussão de tendências que impactam o setor.

O encontro possui uma programação diversificada e oferece um espaço para aprofundar conhecimentos e explorar soluções que contribuem para o desenvolvimento do comércio global por meio da tecnologia.

Em sua 4ª edição, o Comex Tech Forum promete keynotes (palestras) de impacto com nomes nacionais e internacionais; painéis estratégicos sobre logística, aduanas, economia, tecnologia e inovação; networking com as principais lideranças e players do setor e uma área de exposição com as soluções que estão revolucionando o mercado.

Alguns dos palestrantes confirmados são:

- Zico: dirigente esportivo, ex-treinador e ex-futebolista luso-brasileiro;
- Lars Karlsson: referência mundial em alfândegas e Chefe Global de Consultoria na Maersk;
- Dafna Blaschkauer: ex-diretora da Nike, Apple e Microsoft;
- Professor HOC: cientista político, professor e palestrante;
- Helmuth Hofstatter: fundador e CEO da Logcomex;
- Carlos Souza: co-fundador e COO (Diretor de Operações) da Logcomex;

O evento acontecerá no dia 2 de setembro de 2026, com abertura marcada para às 9h na Avenida Doutor Mário Vilas Boas Rodrigues, nº 387 em São Paulo (SP).

Clique **aqui** para garantir seu ingresso! <https://www.blueticket.com.br/evento/38977>

Com a presença de especialistas de destaque e uma programação de conteúdo estratégica, o Comex Tech Forum 2026 promoverá debates relevantes, estimulará conexões valiosas e apresentará as tendências que irão moldar o futuro do comércio exterior.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 24/07/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

VEM AÍ O XXXIII ENCONTRO COOPERAPORTOS

Com o tema "Portos na Fronteira ESG", a edição deste ano será realizada em formato híbrido e terá programação voltada aos desafios socioambientais do setor portuário



Brasília, 23 de julho de 2026 – Já pode reservar a data na agenda: entre os dias 26 e 28 de agosto será realizado o XXXIII Encontro Cooperaportos, um dos principais fóruns de discussão sobre sustentabilidade e segurança no setor portuário brasileiro. Nesta edição, o tema será "Portos na Fronteira ESG".

O evento será realizado em formato híbrido: as atividades presenciais ocorrerão no Auditório da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), com participação mediante convite, e

também serão transmitidas pela plataforma Teams - ampliando o acesso ao público interessado. O link para participação virtual será disponibilizado oportunamente.

A organização do encontro ocorre no âmbito do Protocolo de Intenções celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH), a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). Neste ano, a Vports será a anfitriã do evento.

A iniciativa integra as ações previstas na Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária (AASA) 2025/2026 da ANTAQ, elaborada pela Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade (GMS), vinculada à Superintendência de ESG e Inovação (SESGI). A Agenda incorpora diretrizes voltadas à sustentabilidade ambiental, social e de governança, promovendo ambientes institucionais mais seguros, inclusivos e alinhados às melhores práticas do setor.

A programação, que será divulgada em breve, contará com painéis temáticos, palestras e debates sobre assuntos estratégicos para o desenvolvimento portuário, como o novo marco do licenciamento ambiental, descarbonização, resposta a emergências, segurança operacional, biodiversidade e integração porto-cidade. O último dia será dedicado a uma visita técnica ao Porto Organizado de Vitória.

Sobre o Cooperaportos

Criado em 2000, o Cooperaportos é um fórum permanente de cooperação entre instituições públicas e privadas voltado ao fortalecimento das ações socioambientais e de segurança no setor portuário. O primeiro encontro foi realizado em 29 de junho daquele ano, na então Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

Realizado anualmente, o fórum é direcionado aos técnicos do setor portuário e reúne representantes das entidades signatárias do Protocolo de Intenções, administrações portuárias, órgãos públicos e especialistas. O Cooperaportos promove a troca de informações e experiências, dissemina boas práticas, contribui para o aperfeiçoamento regulatório e incentiva o desenvolvimento sustentável do setor portuário brasileiro.

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: 23/07/2026

Conjunto de nove direitos regula as operações aéreas entre países e orienta os acordos que ampliam a conectividade, a concorrência e a integração regional



As Liberdades do Ar surgiram em 1944, durante a Convenção de Chicago, encontro que reuniu diversos países para definir normas comuns para a aviação civil após a Segunda Guerra Mundial. Foto: Divulgação

Recentemente, o Governo do Brasil atualizou as diretrizes para a negociação dos direitos de tráfego aéreo com outros países, ampliando as possibilidades de acordos para a operação de voos entre o Brasil e outras nações.

Esse tipo de negociação é regulamentado pelas chamadas Liberdades do Ar, um conjunto de regras que definem quais direitos as companhias aéreas têm para transportar passageiros, cargas e utilizar aeroportos em países estrangeiros. Esses direitos são a base dos Acordos Bilaterais de Serviços Aéreos que ajudam a ampliar a conectividade aérea no mundo todo.

As Liberdades do Ar surgiram em 1944, durante a Convenção de Chicago, encontro que reuniu diversos países para definir normas comuns para a aviação civil após a Segunda Guerra Mundial. O evento deu origem à Organização da Aviação Civil Internacional (Oaci), agência das Nações Unidas responsável por estabelecer padrões para o transporte aéreo internacional.

De acordo com a Oaci, existem nove Liberdades do Ar. Cada uma delas concede um tipo diferente de autorização para que as empresas aéreas operem voos entre países.

Infográfico em azul e verde apresenta a definição de cada liberdade do ar.

A 1ª permite que uma aeronave apenas sobrevoe o território de outro país, sem pousar. Já a 2ª autoriza o pouso apenas por motivos técnicos, como reabastecimento ou manutenção, por exemplo, sem embarque ou desembarque de passageiros ou cargas.

A 3ª permite que uma companhia aérea transporte passageiros e cargas de seu país para outro, enquanto a 4ª garante o direito de fazer o trajeto de volta, trazendo passageiros e cargas do país estrangeiro para o país de origem da empresa.

A 5ª Liberdade é aquela que autoriza uma companhia a transportar passageiros entre duas nações estrangeiras, desde que o voo comece ou termine em seu país de origem. A 6ª, por sua vez, permite a passageiros fazerem conexão no país da empresa aérea para seguir viagem a outro destino internacional.

Já a 7ª liberdade, limite atualizado pelo Brasil neste mês, autoriza uma empresa a operar voos entre dois países estrangeiros sem que a aeronave passe por sua nação de origem. A 8ª, conhecida como cabotagem consecutiva, permite que uma companhia estrangeira transporte passageiros entre cidades de outro país como parte de um voo internacional.

Por fim, a 9ª Liberdade, chamada de cabotagem plena, permite que uma empresa estrangeira opere voos totalmente domésticos em outro país, sem ligação com seu território de origem. Essa é a liberdade menos comum e costuma ser adotada por poucos países.

Para atingir esse último nível, Brasil, Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai e Bolívia assinaram o Memorando de Entendimento do Acordo de Liberalização Aérea Sul-Americana (Alas).

Num primeiro momento, será criado um Grupo de Trabalho que vai elaborar estudos e propostas para harmonizar as normas entre os países, o que inclui reconhecimento mútuo de certificados e licenças de tripulantes, estabelecimento de níveis de segurança e manutenção que espelhe os altos níveis brasileiros, facilitação do transporte aéreo, direitos dos passageiros, sustentabilidade ambiental e infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea.

O Grupo de Trabalho terá 12 meses para elaborar a proposta, que servirá de base para os próximos passos da implementação da 9ª Liberdade do Ar na América do Sul.

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

Data: 24/07/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A INTEGRAÇÃO QUE O AGRONEGÓCIO EXIGE E A INFRAESTRUTURA AINDA NÃO ENTREGA

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

A afirmação de Edson Souki, CEO da Granel Química/Odfjell Terminals, no fórum Centro-Oeste Export, realizado nessa quinta-feira em Rio Verde (GO), não é nova, mas ganha peso por vir de quem opera oito terminais multimodais conectando os corredores Norte e Sul do País: o agronegócio cresce em ritmo superior ao da implantação de grandes obras de infraestrutura, e essa assimetria cria limitações crescentes para o transporte de cargas. A observação sobre o escoamento de biocombustíveis do Centro-Oeste, ainda concentrado nas rodovias, é o exemplo mais imediato de um problema que atravessa toda a matriz logística da região mais produtiva do Brasil.

Rio Verde é um ponto de partida geograficamente revelador para esse debate. O município goiano está no epicentro da produção agrícola do Centro-Oeste, reunindo soja, milho, sorgo e uma crescente indústria de processamento e biocombustíveis, e é, ao mesmo tempo, um nó logístico que depende de rodovias e das ferrovias para praticamente tudo que entra e sai. A BR-060 e a BR-452 são as artérias que sustentam o escoamento regional, com todo o custo, a vulnerabilidade climática e o desgaste de infraestrutura que o modal rodoviário impõe quando usado além de sua capacidade vocacional. A situação melhorou com a chegada da Ferrovia Norte-Sul, ligando a região ao Porto de Santos (SP) e aos terminais do Arco Norte. Mas a hidrovía do Paranaíba, alternativa natural para parte do escoamento, opera abaixo de sua capacidade por falta de investimentos em dragagem e infraestrutura de apoio.

O ponto central da análise de Souki, “não existe um modal melhor do que outro; cada região tem sua vocação”, é ao mesmo tempo correto e exigente. Correto porque a eficiência logística real não depende de escolher entre ferrovia, hidrovía e rodovia, mas de combinar os três de acordo com a natureza da carga, a distância percorrida e as características geográficas de cada corredor. Exigente porque essa combinação pressupõe infraestrutura que permita a mudança de modal sem perda de tempo, de carga ou de rastreabilidade. E o Brasil ainda tem poucos terminais intermodais com essa capacidade instalada fora das regiões portuárias do litoral. A Granel Química opera esses terminais e tem a experiência para descrever tanto o potencial quanto a insuficiência do que existe.

O Centro-Oeste Export é realizado em um momento em que a pressão sobre a infraestrutura logística da região é mensurável em dados concretos. O Plano Safra 2026/2027, com R\$ 525,1 bilhões em crédito rural, vai ampliar a produção que precisa ser transportada. A dragagem emergencial do Tapajós, discutida neste espaço na semana passada, é o sintoma de que o Arco Norte, alternativa ao eixo Santos para o escoamento do Centro-Oeste, ainda não tem a robustez operacional necessária para absorver choques climáticos sem entrar em colapso. E os leilões ferroviários previstos para 2026, com R\$ 160 bilhões em investimentos projetados, ainda dependem de conclusão e contratação para se converter em trilhos e locomotivas reais. Souki identifica corretamente que o País precisa antecipar investimentos. O desafio é que antecipar, no Brasil, tem significado historicamente chegar tarde.

A multimodalidade de que o agronegócio do Centro-Oeste precisa não é um conceito de planejamento, mas uma necessidade operacional imediata. Cada tonelada de soja ou de biocombustível que percorre 1.500 quilômetros de caminhão porque não há ferrovia conectada a um terminal portuário hidroviário ou marítimo é uma tonelada que chega ao mercado com custo

desnecessariamente alto, emissão de carbono evitável e desgaste de rodovia que o orçamento público não tem condições de repor no ritmo necessário. Este é um cenário que tem de mudar, o que depende principalmente das obras de infraestrutura planejadas pelo poder público. O caminho já está traçado, a estratégia para impulsionar a integração entre os modais, acordada e definida. Falta a sua efetiva realização. Falta o discurso tornar-se ação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

INSIGHT – DIREITO – SANTOS BATE RECORDE DE CARGAS, MAS RISCOS JURÍDICOS AUMENTAM NA MESMA PROPORÇÃO

RODRIGO MARCHIOLI

Advogado, doutor em Direito
e especialista em Direito Marítimo

O Porto de Santos deve fechar 2026 com uma marca histórica: 100 milhões de contêineres movimentados desde o início da containerização, superando 6 milhões de TEUs só neste ano. O número é motivo de orgulho, mas também de alerta. O crescimento das exportações brasileiras não vem acompanhado, no mesmo ritmo, da infraestrutura necessária para escoar essa carga.

Levantamentos recentes do setor mostram que os principais terminais do país já operam perto de 90% da ocupação de berços, quando o ideal, para haver margem diante de atrasos e imprevistos, seria não ultrapassar 65%. Em 2025, cerca de metade das escalas de navios registrou atraso. Nos acessos rodoviários à Baixada Santista, picos chegam a mais de 600 caminhões por hora, segundo a Fetcesp, gerando filas e custos extras para quem depende do porto.

Esse descompasso tem efeito direto: quanto mais carga circula, mais cresce o volume de conflitos entre empresas exportadoras/importadoras e armadores. Atrasos na liberação de contêineres, congestionamento de pátios e rolagem de cargas para o navio seguinte tendem a se tornar mais frequentes à medida que Santos bate recordes.

Na prática, isso significa mais cobranças de sobre-estadia (demurrage e detention), muitas vezes calculadas sem transparência e desproporcionais ao prejuízo real do armador, prática que já levou o Tribunal de Contas da União a apontar omissão regulatória da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no setor. Empresas despreparadas para essas situações tendem a arcar com prejuízos evitáveis.

Obras como o novo centro ferroviário integrado da Baixada Santista, que recebeu R\$ 2 bilhões em investimentos, e o futuro Túnel Santos-Guarujá prometem aliviar parte da pressão sobre os acessos ao porto nos próximos anos. Mas essas soluções são de médio e longo prazo. Enquanto a infraestrutura não acompanha o ritmo das exportações, quem movimenta carga hoje precisa se antecipar: contratos bem redigidos, cláusulas de proteção contra cobranças indevidas e rotinas de documentação fazem diferença na hora de discutir um valor questionável.

O recorde de Santos é uma boa notícia para o Brasil. Mas também é um convite para que importadores, exportadores e agentes de carga se preparem juridicamente antes que o próximo pico de movimentação vire, para eles, um passivo.

Rodrigo Marchioli. Advogado, doutor em Direito e especialista em Direito Marítimo.

ENQUANTO A INFRAESTRUTURA NÃO ACOMPANHA O RITMO DAS EXPORTAÇÕES, QUEM MOVIMENTA CARGA HOJE PRECISA SE ANTECIPAR: CONTRATOS BEM REDIGIDOS, CLÁUSULAS DE PROTEÇÃO CONTRA COBRANÇAS INDEVIDAS E ROTINAS DE DOCUMENTAÇÃO FAZEM DIFERENÇA NA HORA DE DISCUTIR UM VALOR QUESTIONÁVEL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

BRASIL EXPORT - INFRAESTRUTURA DEVE SER TRATADA COMO POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Deputado Dr. Ismael Alexandrino afirma que investimentos em logística exigem planejamento de longo prazo e exalta Goiás e seu potencial exportador

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



Segundo o deputado Ismael Alexandrino, o Brasil precisa adotar uma visão estratégica semelhante à de países que fizeram da infraestrutura a base para o crescimento econômico

A infraestrutura precisa deixar de ser encarada apenas como um conjunto de obras e passar a ser tratada como uma política de Estado voltada ao desenvolvimento econômico. A avaliação é do deputado federal Dr. Ismael Alexandrino (PSD-GO), que defendeu planejamento de

longo prazo, estabilidade regulatória e maior participação do capital privado.

Ele participou da cerimônia de encerramento do primeiro dia de atividades do Centro-Oeste Export, fórum regional promovido pelo Grupo Brasil Export, nesta quinta-feira (23) em Rio Verde (GO).

Segundo o parlamentar, o Brasil precisa adotar uma visão estratégica semelhante à de países que fizeram da infraestrutura a base para o crescimento econômico. Ao relembrar uma missão oficial à China, em 2025, Alexandrino destacou uma frase que ouviu de representantes do governo chinês e que, segundo ele, resume esse conceito. “Não existe desenvolvimento humano nem econômico se não tiver infraestrutura. Primeiro vem a infraestrutura, depois chegam as demais faces do desenvolvimento”, afirmou.

Para o deputado, o país precisa construir políticas de Estado capazes de sobreviver às mudanças de governo. “Não dá para ter desenvolvimento de transporte, infraestrutura e energia com soluções administrativas. O investidor quer segurança jurídica, cumprimento de contratos e previsibilidade”, disse.

Alexandrino também defendeu uma regulamentação equilibrada. Médico de formação, ele comparou o ambiente regulatório ao uso de medicamentos. “Na medicina, o que separa o remédio do veneno é a dose. A regulamentação é necessária, mas, se engessar os processos e gerar insegurança para o investidor, ela deixa de ser o remédio e passa a ser o veneno”, argumentou.

O parlamentar ressaltou ainda que o avanço da logística brasileira depende da integração entre diferentes modais de transporte. Segundo ele, as características territoriais do país tornam indispensável o fortalecimento das conexões entre rodovias, ferrovias e demais sistemas logísticos.

“Não consigo vislumbrar o avanço da logística sem uma integração multimodal. Goiás tem se destacado como um hub logístico, mas o Brasil precisa ampliar sua malha ferroviária e garantir que os diferentes modais trabalhem de forma integrada”, afirmou.



O deputado federal participou da cerimônia de encerramento do primeiro dia de atividades do Centro-Oeste Export, fórum regional promovido pelo Grupo Brasil Export, em Rio Verde

Ao encerrar sua participação, Dr. Ismael Alexandrino reiterou o compromisso com a agenda da infraestrutura e defendeu a simplificação responsável da legislação como

forma de impulsionar investimentos, reduzir o custo Brasil e aumentar a competitividade da produção nacional. “Uma rodovia ou uma ferrovia não são apenas estruturas físicas. Ao redor delas existe uma enorme cadeia de geração de emprego, renda e desenvolvimento econômico”, concluiu.

Participaram da solenidade ainda os presidentes dos conselhos dos fóruns regionais promovidos pelo Brasil Export. Ricardo Molitzas (Santos Export); Aluisio Sobreira (Nordeste Export), Sérgio Aquino (Norte Export); e Rodrigo Vilaça (Centro-Oeste Export).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

BRASIL EXPORT - RIO VERDE ANUNCIA R\$ 20 MILHÕES PARA AMPLIAR AEROPORTO E AVANÇOS NA BR-452

Durante o Centro-Oeste Export, prefeito Wellington Carrijo citou investimentos previstos para melhorar a infraestrutura do município

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



Para o prefeito de Rio Verde, Wellington Carrijo, o fórum Centro-Oeste Export contribuiu para discutir os desafios de infraestrutura, logística, transporte e energia no Centro-Oeste

O prefeito de Rio Verde (GO), Wellington Carrijo (MDB), destacou investimentos em infraestrutura logística do município durante a abertura do Centro-Oeste Export, nesta quinta-feira (23). Entre as ações estão a modernização do aeroporto municipal, com aporte de R\$ 20 milhões, e os avanços nas obras da BR-452, considerada estratégica para o escoamento da produção agrícola.

Segundo Carrijo, o fórum contribui para discutir os desafios de infraestrutura, logística, transporte e energia no Centro-Oeste. O prefeito ressaltou ainda que Rio Verde, responsável por cerca de

30% das exportações de Goiás, vive um ciclo de expansão impulsionado por novos investimentos, como a instalação da Inpasa, que investirá R\$ 2,5 bilhões em uma unidade de produção de etanol de grãos.

No aeroporto, as obras incluem a ampliação da pista em 500 metros e a recuperação completa do pavimento. Com isso, ela passará a ter 2 mil metros de extensão, ampliando a capacidade operacional do terminal. A prefeitura também negocia com companhias aéreas a retomada dos voos comerciais, com expectativa de implantar, até junho de 2027, uma ligação entre Rio Verde e Guarulhos (SP).

Carrijo também destacou a duplicação da BR452, incluída no contrato de concessão após articulações em Brasília. Segundo ele, a previsão é concluir, até 2028, a duplicação do trecho até o Terminal Rodoferroviário de Rio Verde (TRV), da Rumo. Já entre Rio Verde e Itumbiara serão implantados cerca de 110 quilômetros de terceira faixa para melhorar o fluxo de caminhões e veículos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

BRASIL EXPORT - IMPLANTAÇÃO DE SEIS TERMINAIS DEVE ELEVAR EM 80% O ESCOAMENTO EM MIRITITUBA

Novos terminais impulsionam crescimento logístico no Pará e reforçam rota do Arco Norte para exportação de grãos do Centro-Oeste

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



A capacidade de escoamento de cargas por Miritituba (PA) poderá passar de 17 milhões para 30 milhões de toneladas nos próximos cinco anos, alta superior a 80%. A expansão será impulsionada pela implantação de seis novos terminais na região, uma das principais portas de saída da produção agrícola do Centro-Oeste pelo Arco Norte.

Durante o painel, os especialistas discutiram

os desafios e os investimentos necessários

A projeção foi apresentada pelo diretor do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Pará. Implantação de seis terminais deve elevar em 80% o escoamento em Miritituba. Novos terminais impulsionam crescimento logístico no Pará e reforçam rota do Arco Norte para exportação de grãos do Centro-Oeste (Sindopar), Renato Freitas de Miranda, durante o Centro-Oeste Export 2026, realizado nesta quinta-feira (23), em Rio Verde (GO).

“Em Miritituba foram escoadas 17 milhões de toneladas no último ano. A expectativa é que a capacidade salte para 30 milhões de toneladas nos próximos cinco anos”, afirmou.

Localizado em Itaituba (PA), Miritituba concentra estações de transbordo que recebem cargas transportadas pela BR-163 e as transferem para barcaças com destino a terminais marítimos de exportação.

Segundo Miranda, o crescimento da produção agrícola exigirá investimentos em diferentes regiões portuárias. “A infraestrutura nacional é interdependente. O Brasil precisa investir continuamente, pois a produção do agronegócio continuará crescendo e exigirá novas rotas de exportação”, disse.

Além de Miritituba, o dirigente destacou projetos no Porto de Vila do Conde, entre eles o terminal VDC29, com capacidade prevista de sete milhões de toneladas. O setor também aposta em melhorias operacionais, como novas estações de transbordo e a ampliação do número de carregadores de navios, para elevar a produtividade dos terminais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

CENTRO-OESTE EXPORT - JULIÃO DESTACA BR-452, ARMAZENAGEM E AEROPORTO COMO PRIORIDADES PARA RIO VERDE

CEO do Grupo Brasil Export apontou gargalos logísticos e defendeu ações estratégicas para garantir competitividade ao agronegócio brasileiro

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



Fabrício Julião ressaltou a importância econômica de Rio Verde e afirmou que a cidade tem papel estratégico para o desenvolvimento da região Centro-Oeste

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, destacou os principais desafios de infraestrutura que precisam ser enfrentados para garantir o crescimento sustentável do agronegócio durante a abertura do Centro-Oeste Export 2026, realizado nesta quinta e

sexta-feira (23 e 24), em Rio Verde (GO). O evento reúne autoridades, representantes do setor produtivo, especialistas e lideranças empresariais para discutir logística, infraestrutura, transportes, energia e comércio exterior.



Em sua participação, Julião ressaltou a importância econômica de Rio Verde e afirmou que a cidade tem papel estratégico para o desenvolvimento da região Centro-Oeste. O executivo também destacou a presença de autoridades e lideranças femininas no encontro, além do trabalho realizado pelo poder público local para impulsionar o crescimento do município.

“É uma alegria estar em Rio Verde depois de cinco anos. É uma cidade que não para de crescer. Agradeço a presença das autoridades e das mulheres que participam deste momento. O município está organizado, mas temos alguns temas importantes que precisam ser tratados para que esse desenvolvimento continue”, afirmou.

Entre os pontos levantados pelo CEO estão a necessidade de ampliar a capacidade de transmissão de energia para acompanhar o avanço da produção regional. Segundo Julião, o sistema atual está próximo do limite e pode se tornar um entrave para a expansão das atividades econômicas.

“A produção não pode parar. Precisamos olhar com atenção para a transmissão de energia, porque estamos chegando no limite. O crescimento do Centro-Oeste depende de uma infraestrutura energética preparada para os próximos anos”, disse.

Outro tema abordado foi a duplicação da BR-452, que passa pelos estados de Goiás e Minas Gerais e liga o município de Itumbiara a Rio Verde. A via é considerada uma ligação estratégica para o escoamento da produção agrícola. Para Julião, a melhoria da infraestrutura rodoviária é fundamental para reduzir custos logísticos e aumentar a competitividade do agronegócio brasileiro.

O executivo também defendeu a ampliação da capacidade de armazenagem de grãos no país e a criação de uma política nacional voltada ao setor. Segundo ele, o avanço da produção agrícola exige investimentos em estruturas capazes de receber e conservar os produtos antes do transporte e da exportação.

“Precisamos estabelecer uma política nacional de armazenagem no Brasil. O produtor está aumentando a produção, mas precisamos garantir que exista estrutura suficiente para armazenar e movimentar esses produtos”, destacou.

Durante a agenda, Julião ainda chamou atenção para a necessidade de fortalecer a operação do aeroporto de Rio Verde. “O terminal já está estruturado, mas precisa ampliar a oferta de voos para atender à demanda de uma região em expansão”.

O Centro-Oeste Export faz parte do calendário de fóruns promovidos pelo Grupo Brasil Export, movimento voltado ao debate de soluções para infraestrutura, logística e transportes no país. Neste ano, o encontro é em Rio Verde e terá, ao longo do dia, painéis e debates sobre os desafios e oportunidades da infraestrutura brasileira, com foco especial nas demandas do Centro-Oeste, uma das principais regiões produtoras do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/07/2026

CENTRO-OESTE EXPORT - PROGRAMA DE SUSTENTABILIDADE DA ANTT AMPLIA ADESÃO DAS CONCESSIONÁRIAS

Agência prevê reconhecer 33 concessionárias de rodovias e dez de ferrovias até agosto, consolidando critérios ESG nas concessões reguladas

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

O Programa de Sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vem ampliando a adesão das concessionárias de rodovias e ferrovias e consolidando critérios ambientais, sociais e de governança (ESG) nos contratos regulados pela agência. A expectativa é que, até o início

de agosto, sejam reconhecidas 33 concessionárias de rodovias e dez de ferrovias nas diferentes categorias da iniciativa.



Especialistas discutiram durante o painel a expansão das práticas de sustentabilidade nas concessões de infraestrutura e os desafios para ampliar a adesão ao programa da ANTT

A informação foi da chefe de gabinete da Superintendência de Sustentabilidade, Pessoas e Inovação da ANTT, Ana Beatriz Rodrigues Castro, durante participação no Centro-Oeste Export, fórum regional promovido pelo Grupo Brasil Export, realizado nesta quinta-feira (23) em Rio Verde (GO).

ALGUMAS CONCESSIONÁRIAS PRECISARAM ALTERAR A PRÓPRIA POLÍTICA DA EMPRESA PARA INCLUIR DETERMINADOS REQUISITOS E CUMPRIR OS PRAZOS PREVISTOS. ISSO MOSTRA QUE A SUSTENTABILIDADE DEIXOU DE SER APENAS UM DISCURSO E PASSOU A FAZER PARTE DA CULTURA CORPORATIVA"

ANA BEATRIZ RODRIGUES CASTRO

chefe de gabinete da Superintendência de Sustentabilidade, Pessoas e Inovação da ANTT

A representante da ANTT afirmou que a receptividade do setor superou as expectativas da agência. Segundo ela, embora houvesse resistência inicial por parte de contratos mais antigos, o cenário mudou significativamente após a publicação da Resolução nº 6.057, que instituiu o programa no fim de 2024.

“Eu acho fantástico o quanto o nosso mercado tem sido aberto para entrar junto com a gente dentro do programa de sustentabilidade da ANTT. Desde que lançamos o programa, percebemos uma aproximação muito grande com o mercado. Discutimos normas, soluções, gargalos e criamos uma governança com reuniões periódicas para tratar dos desafios de cada concessão”, destacou.

De acordo com Ana Beatriz, a previsão é que 19 concessionárias sejam certificadas no nível 1, quatro no nível 2 e outras 14 alcancem o nível 3, a categoria mais elevada do programa. No setor ferroviário, dez das 15 concessionárias também deverão integrar a iniciativa.

Ela ressaltou que a adesão das concessionárias mais antigas demonstra uma mudança de postura das empresas, que passaram a rever políticas internas para atender aos requisitos estabelecidos pela ANTT.

“Algumas concessionárias precisaram alterar a própria política da empresa para incluir determinados requisitos e cumprir os prazos previstos. Isso mostra que a sustentabilidade deixou de ser apenas um discurso e passou a fazer parte da cultura corporativa”, afirmou.

Nos contratos mais recentes, como o da Rodovia do Araguaia com o grupo Ecovias, os parâmetros de sustentabilidade já foram incorporados desde a modelagem da concessão. Segundo a representante da agência, os novos editais já exigem que aspectos ligados à governança, responsabilidade social e proteção ambiental estejam previstos na estrutura societária e nas políticas internas das futuras concessionárias.

Outro fator que impulsionou a adesão ao programa foi a decisão de tornar a certificação no nível 1 um requisito para emissão de debêntures incentivadas a partir de agosto. Apesar disso, Ana Beatriz observa que diversas empresas aderiram ao programa mesmo sem depender desse instrumento de financiamento.

“Percebemos que não é apenas uma questão financeira. Existe uma preocupação crescente com a imagem, com a cultura da empresa e com as exigências do mercado e dos investidores. O programa exige comprovação de cada requisito, não é um processo meramente declaratório. É um reconhecimento da ANTT para a sociedade de que aquela concessionária realmente adota práticas sustentáveis”, concluiu.

Segundo a executiva, a expectativa da agência é que o modelo desenvolvido pela ANTT possa, futuramente, servir de referência para outros segmentos da infraestrutura brasileira, ampliando a adoção de critérios objetivos de sustentabilidade em todo o setor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

CENTRO-OESTE EXPORT - PIANC APRESENTA ATUAÇÃO NO BRASIL E DEFENDE PADRONIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

Durante o Centro-Oeste Export, entidade ressaltou avanços da engenharia portuária, sustentabilidade e criação de grupos técnicos no Brasil

Por **GEOVANNA BARBOSA** redacao.jornal@redebeneews.com.br



Jacqueline destacou o papel da PIANC na elaboração de recomendações para portos e hidrovias, visando harmonizar critérios de engenharia utilizados em diferentes países

A atuação da PIANC no Brasil e a importância da padronização técnica para o desenvolvimento da infraestrutura aquaviária foram os principais temas apresentados pela diretora executiva do Instituto Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap, durante o Momento PIANC, realizado nesta quinta-feira (23), no Centro-Oeste Export 2026, em Rio Verde (GO).

Ela destacou o papel da entidade na elaboração de recomendações técnicas para portos e hidrovias, com o objetivo de harmonizar critérios de engenharia utilizados em diferentes países. “Um navio que sai de Singapura e chega ao Brasil precisa encontrar critérios técnicos uniformes. É justamente essa padronização que a PIANC busca promover”, afirmou.

Segundo Jacqueline, embora a seção brasileira da entidade tenha sido criada apenas em 2022, o país mantém relação histórica com a associação desde 1930. Ela ressaltou ainda que a PIANC ampliou sua atuação para temas como sustentabilidade, proteção costeira, adaptação às mudanças climáticas e descarbonização do transporte aquaviário.

A diretora lembrou que a Antaq representa oficialmente o Brasil na PIANC Internacional desde 2007 e destacou o programa PIANC Jovem, voltado à formação de novos profissionais da engenharia portuária. Para ela, a engenharia é um dos pilares para atrair investimentos ao setor, mesmo em cenários de instabilidade regulatória.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

CENTRO-OESTE EXPORT - ESTUDOS AVALIAM AUMENTO DO CALADO DA BARRA NORTE DO RIO AMAZONAS

Projeto busca elevar capacidade de navegação e permitir maior carregamento de navios na rota estratégica para o escoamento da produção do Centro-Oeste

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

Estudos técnicos estão em andamento para avaliar a ampliação do calado autorizado da Barra Norte do Rio Amazonas, com o objetivo de permitir que navios de maior porte ou com maior volume de carga possam navegar pelo trecho. A iniciativa envolve levantamentos hidrográficos, batimetria e análises das condições de segurança da navegação.



Os estudos sobre a Barra Norte e os impactos da ampliação do calado para o transporte de cargas estiveram no centro das discussões do painel do Centro-Oeste Export, em Rio Verde



O tema foi debatido em um painel sobre a Barra Norte durante o fórum Centro-Oeste Export, realizado nesta quinta-feira (23), em Rio Verde (GO). O encontro reuniu representantes do setor portuário e especialistas em logística para discutir

os avanços e desafios da rota amazônica.

O chamado Projeto Barra Norte, coordenado pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) em parceria com instituições técnicas, avalia as condições naturais do canal, especialmente na região do Arco Lamoso, na foz do Rio Amazonas. A proposta é verificar a possibilidade de ampliar a profundidade operacional com segurança, reduzindo a necessidade de grandes intervenções de dragagem.

Estudos já apresentados à Marinha indicam potencial para elevar o calado de cerca de 11,70 metros para 12,50 metros, o que permitiria aos navios Panamax transportar milhares de toneladas adicionais por viagem. A eventual mudança, porém, depende da análise técnica e da aprovação da Marinha do Brasil.

Segundo os participantes do painel, a ampliação da capacidade da Barra Norte poderá aumentar a competitividade das exportações brasileiras, reduzir custos logísticos e ampliar o uso da rota amazônica no escoamento da produção agrícola e mineral do Centro-Oeste. Participaram do debate representantes do Instituto Praticagem do Brasil, da ATP e o ex-diretor-geral da Antaq, Adalberto Tokarski, com mediação do diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

CENTRO-OESTE EXPORT - RESPONSABILIDADE POR SOBRESTADIA TERMINA COM ENTRADA DO CONTÊINER NO TERMINAL

Norma da Antaq prevê cobrança posterior apenas quando transportador comprovar que o exportador deu causa ao atraso ou optou por postergar o embarque

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

A sobre-estadia na exportação, também conhecida como Detention, em regra, se encerra quando o contêiner cheio é entregue na instalação portuária de embarque. A cobrança referente ao período posterior somente pode ser atribuída ao dono da carga quando houver comprovação de que ele decidiu postergar a operação ou deu causa ao atraso.

A orientação foi destacada pelo advogado Marcel Stilavetti durante o InfraJur, realizado nesta quinta-feira (23), dentro da programação do Centro-Oeste Export 2026, em Rio Verde (GO). Segundo ele, a delimitação da responsabilidade é fundamental para evitar que exportadores, incluindo empresas ligadas ao agronegócio, assumam custos gerados por problemas ocorridos depois da entrega da carga ao terminal.

A sobrestadia, também conhecida como demurrage, corresponde ao valor cobrado quando o uso do contêiner ultrapassa o período de livre estadia previsto em contrato, chamado de free time. Na



exportação, esse prazo costuma ser contado a partir da retirada do equipamento vazio pelo embarcador, conforme as condições acordadas com o transportador marítimo.

Após o encerramento do período livre, a cobrança pode ocorrer até a entrega do contêiner cheio no terminal de embarque. A Resolução nº 62/2021 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) estabelece critérios para a cobrança da sobrestadia e prevê que, em determinadas situações, a responsabilidade pode permanecer com o usuário quando houver comprovação de que ele contribuiu para o atraso.

A exceção ocorre quando o próprio embarcador decide adiar o embarque, deixa de cumprir obrigações necessárias à operação ou provoca a postergação. Nesses casos, a contagem da sobrestadia pode prosseguir até a efetiva realização do embarque.

“O ponto central da norma reside na definição do marco temporal da responsabilidade do exportador. Durante o free time, não há incidência de sobrestadia. Após esse período, vigora a taxa pactuada até o momento em que o exportador entrega a carga no terminal de embarque, cessando, a partir de então, sua responsabilidade, salvo situações em que tenha dado causa ao atraso”, explicou Stilavetti.

Segundo o advogado, eventuais cobranças posteriores dependem da demonstração de que o exportador provocou o atraso, deixou de cumprir alguma obrigação documental ou interferiu diretamente na programação do embarque.

“Embora o exportador possa ser responsabilizado após a entrega da carga, esse ônus depende da comprovação inequívoca de que ele deu causa a eventuais atrasos ou problemas documentais supervenientes. O ônus da prova, nesse contexto, recai sobre o transportador que realiza a cobrança”, afirmou.

O entendimento ganhou reforço regulatório em 2025, quando a diretoria da Antaq estabeleceu como premissa que a sobrestadia somente deve incidir quando o uso do contêiner além do prazo livre decorrer de interesse, escolha, culpa ou risco do negócio do usuário.

O documento também prevê que não deve haver cobrança quando o atraso decorrer de ação, omissão ou falha logística atribuída ao transportador marítimo, ao terminal indicado por ele ou ao depósito responsável pelo recebimento dos contêineres vazios. Nessas situações, a contagem deve ser suspensa até que existam condições efetivas para entrega ou devolução do equipamento.

Cobrança legítima

Stilavetti ressaltou que a cobrança da sobrestadia é legítima e possui função econômica ao estimular a devolução e a circulação dos contêineres. A controvérsia, segundo ele, ocorre quando o exportador passa a responder por atrasos que não estão sob seu controle.

A Resolução nº 62/2021 também estabelece obrigações de transparência para transportadores marítimos e agentes intermediários, que devem fornecer informações sobre preços, fretes, taxas e sobretaxas. A norma define que o serviço adequado deve observar critérios como eficiência, pontualidade e modicidade.

Em paralelo, a Resolução nº 112/2024 da Antaq estabeleceu critérios para identificação dos responsáveis por custos adicionais relacionados a eventos operacionais. Problemas técnicos do terminal, indisponibilidade de berço e cortes de carga determinados pela instalação portuária, por exemplo, são atribuídos ao respectivo agente operacional. Já ajustes comerciais, como overbooking e cortes promovidos pelo armador, ficam relacionados ao transportador marítimo.

Participaram do InfraJur, além de Marcel Stilavetti, especialistas do setor portuário e jurídico que discutiram temas relacionados à regulação, custos logísticos e segurança jurídica nas operações de comércio exterior.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

CENTRO-OESTE EXPORT - SETOR PRIVADO AMPLIA INVESTIMENTO EM SOLUÇÕES MULTIMODAIS PARA AGRO NO CENTRO-OESTE

Empresas investem em armazenagem próxima às lavouras e transporte ferroviário para reduzir custos e aliviar rodovias da região

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Durante o painel do fórum, operadores logísticos apresentaram estratégias para fortalecer a multimodalidade e melhorar o escoamento da produção da região Centro-Oeste

A aproximação dos estoques de insumos das áreas produtoras e a ampliação do transporte ferroviário de cargas estão entre as estratégias adotadas por operadores logísticos para reduzir custos no Centro-Oeste. Durante o Centro-Oeste Export 2026, fórum regional de logística, transportes, energia e mineração promovido pelo Grupo Brasil Export, ocorrido nesta quinta-feira (23), em Rio Verde (GO), a Bravo Serviços Logísticos e a Brado apresentaram seus planos de investimentos e expansão voltados à integração entre rodovias, ferrovias e centros de distribuição.

A Bravo investiu cerca de R\$ 100 milhões, desde 2022, em seu centro de distribuição em Rio Verde. Com mais de 44 mil posições pallets, a unidade armazena fertilizantes, defensivos e outros insumos agrícolas.

Segundo o CEO da empresa, Marcos Vilela, a estratégia permite antecipar o envio dos produtos e manter estoques próximos aos produtores, reduzindo custos e o tempo de resposta às demandas do campo.

Já a Brado pretende ampliar o transporte multimodal em Goiás a partir do terminal de Anápolis. Hoje, Mato Grosso responde por 53% da operação da empresa, o Paraná por 40% e Goiás por 7%. “Queremos replicar o sucesso operacional alcançado em Mato Grosso”, afirmou o diretor comercial, Daniel Salcedo.

A companhia combina caminhões nos trajetos de coleta e entrega com a ferrovia nas longas distâncias, atendendo cargas como algodão, farelo de soja, DDG, madeira, proteína animal e produtos industriais. Segundo dados da ANTT apresentados no evento, mais de 144 milhões de toneladas foram transportadas pelas rodovias do Centro-Oeste no primeiro semestre, em mais de cinco milhões de viagens.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

CENTRO-OESTE EXPORT - MULTIMODALIDADE É ESSENCIAL PARA ACOMPANHAR AVANÇO DO AGRO, AFIRMA EDSON SOUKI

CEO da Granel Química defende integração entre diferentes modais de transporte, planejamento de longo prazo e investimentos estruturantes para reduzir gargalos logísticos no país

Por Cássio Lyra redacao.jornal@redebeneews.com.br

A expansão da multimodalidade será decisiva para que a infraestrutura logística acompanhe o crescimento do agronegócio. A avaliação é do CEO da Granel Química/Odfjell Terminals, Edson Souki, durante o Centro-Oeste Export, realizado nesta quinta-feira (23), em Rio Verde (GO).



O painel do Centro-Oeste Export, em Rio Verde, destacou a integração entre rodovias, ferrovias e hidrovias como estratégia para ampliar a eficiência da logística brasileira

Segundo o executivo, a integração entre rodovias, ferrovias e hidrovias amplia a competitividade do transporte de cargas e reduz gargalos no escoamento da produção. A Granel Química opera oito terminais no país, conectando os corredores Norte e Sul por estruturas multimodais. “Além da armazenagem, os terminais permitem a mudança de modal conforme a necessidade dos clientes. Quanto maior essa integração, maior é a flexibilidade da operação”, afirmou.

Souki avaliou que o agronegócio cresce em ritmo superior ao da implantação de grandes obras de infraestrutura, criando limitações para o transporte. Como exemplo, citou o escoamento de biocombustíveis produzidos no Centro-Oeste, ainda concentrado nas rodovias. Segundo ele, o terminal da empresa movimentou de sete a oito mil toneladas por comboio para as regiões Norte e Sul.

Para o executivo, o país precisa antecipar investimentos em projetos ferroviários, hidroviários e portuários. “Não existe um modal melhor do que outro. Cada região tem sua vocação e, quanto maior a integração entre os modais, mais eficiente será a logística brasileira”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

CENTRO-OESTE EXPORT - ACADEMIA PREPARA CONGRESSO E MISSÃO SOBRE DIREITO DA INFRAESTRUTURA

Instituição também lançará edital para artigos científicos e pretende aproximar magistrados da operação de portos, ferrovias e centros logísticos

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



O desembargador Celso Peel destacou os próximos projetos da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura e a importância da segurança jurídica para novos investimentos

A Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura realizará três encontros no segundo semestre de 2026, incluindo uma missão internacional e o Congresso Brasileiro de Direito da Infraestrutura, previsto para dezembro. A agenda foi anunciada nesta quinta-feira (23) pelo desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo, Celso Peel de Oliveira, durante o InfraJur, no Centro-Oeste Export 2026, em Rio Verde (GO).

A instituição também deverá publicar, na próxima semana, um edital para a submissão de artigos científicos. O objetivo é ampliar a produção e a difusão de conhecimento jurídico especializado sobre infraestrutura, além de aproximar o Poder Judiciário da realidade operacional dos empreendimentos.

Segundo Oliveira, magistrados precisam conhecer diretamente o funcionamento de portos, ferrovias, terminais e centros de distribuição para avaliar com maior precisão os impactos econômicos e operacionais das decisões judiciais.

“O Judiciário, muitas vezes, julga questões complexas sem conhecer a realidade prática da operação. Entender como funciona uma locomotiva ou quais são os desafios logísticos é fundamental para que



as decisões sejam mais precisas e conscientes do impacto que produzem no desenvolvimento nacional”, afirmou.

Lançada no início de maio, em Brasília, a Academia é uma associação sem fins lucrativos formada inicialmente por 18 autoridades e agentes públicos. A instituição mantém uma parceria com o Grupo Brasil Export e pretende atuar como espaço de interlocução entre magistrados, ministros de tribunais superiores, órgãos de controle, empresas e especialistas.

O desembargador explicou que a iniciativa parte da avaliação de que os projetos de infraestrutura exigem elevados volumes de recursos, possuem longos prazos de maturação e enfrentam riscos operacionais que podem ser agravados pela imprevisibilidade jurídica.

“Quando a essa realidade somamos a imprevisibilidade jurídica, geramos riscos muitas vezes imensuráveis para os investidores. Nossa missão é promover o desenvolvimento do conhecimento jurídico aplicado ao setor”, declarou.

A diretoria da Academia é presidida pelo ministro Breno Medeiros, do Tribunal Superior do Trabalho. O ministro Benjamin Zymler, do Tribunal de Contas da União, ocupa a vice-presidência, enquanto o ministro Paulo Dias de Moura Ribeiro, do Superior Tribunal de Justiça, responde pela Diretoria de Publicações Científicas. O ministro Antonio Anastasia, do TCU, atua como diretor de Relações Legislativas.

Entre os primeiros assuntos definidos como estratégicos pela instituição estão o licenciamento ambiental, a prevenção de passivos e o excesso de litigiosidade. A Academia também pretende elaborar propostas para o amadurecimento da legislação e estimular mecanismos consensuais de resolução de conflitos.

O tema ganhou espaço no InfraJur diante do volume de ações em tramitação no País. Dados do Conselho Nacional de Justiça mostram que 40,9 milhões de novos processos ingressaram no Judiciário em 2025. Apesar de 45,2 milhões de ações terem sido baixadas, o sistema encerrou o período com estoque de 75,5 milhões e taxa de congestionamento de 62,6%.

Decisões mais qualificadas

Para Celso Peel, a aproximação entre magistrados e operadores de infraestrutura pode contribuir para decisões mais qualificadas em questões que envolvem aspectos técnicos, contratos de longo prazo e serviços essenciais. A proposta inclui visitas a instalações operacionais, debates técnicos e intercâmbio de informações com representantes dos setores público e privado.

A Academia também pretende incentivar instrumentos como mediação, conciliação, arbitragem, negociação estruturada e *dispute boards*. A avaliação é que essas soluções podem reduzir custos, acelerar a resolução de controvérsias e evitar a paralisação de contratos e empreendimentos.

“A Academia posiciona-se como uma voz institucional, republicana e isenta, focada em promover debates produtivos entre o setor privado e o setor público”, disse Peel.

Segundo ele, a intenção é atuar de forma preventiva, sem representar interesses corporativos imediatos, para construir um ambiente jurídico mais estável e compatível com a necessidade de expansão da infraestrutura brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - EPR VENCE LEILÃO DA RÉGIS BITTENCOURT COM DESCONTO DE 22,53% NO PEDÁGIO

Empresa assumirá a concessão de 383 quilômetros da BR-116 entre São Paulo e Curitiba, com previsão de R\$ 7,07 bilhões em investimentos

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



A oferta da EPR superou as propostas da Motiva (ex-CCR), que apresentou deságio de 12,1%, e da Arteris, atual administradora da rodovia, que ofereceu redução de 0,01%

A EPR venceu nesta quinta-feira (23) o leilão de concessão do trecho da rodovia Régis Bittencourt (BR-116/SP/PR), que liga Curitiba (PR) a São Paulo (SP). A empresa apresentou a melhor proposta ao oferecer um desconto de 22,53% sobre a tarifa de pedágio, em disputa

realizada na B3, em São Paulo.

A oferta da EPR superou as propostas da Motiva (ex-CCR), que apresentou deságio de 12,1%, e da Arteris, atual administradora da rodovia, que ofereceu redução de 0,01%. Como a diferença entre a primeira e a segunda colocada ultrapassou 20%, não houve a etapa de lances viva-voz.

O contrato prevê a operação de 383 quilômetros da rodovia, principal ligação entre as regiões Sul e Sudeste, atravessando 16 municípios. O projeto inclui investimentos estimados em R\$ 7,07 bilhões em obras e R\$ 4,06 bilhões em custos operacionais ao longo da concessão.

A nova concessão faz parte do processo de relicitação de contratos considerados problemáticos pelo governo federal. O trecho atualmente é administrado pela Arteris, que assumiu a operação em 2008. A concessão passou por uma remodelagem após dificuldades relacionadas à execução de investimentos, deterioração do pavimento, acidentes e interrupções no tráfego.

A proposta de repactuação foi aprovada pelo Ministério dos Transportes e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com aval do Tribunal de Contas da União (TCU), antes de ser levada novamente ao mercado.



O contrato prevê a operação de 383 quilômetros da rodovia, principal ligação entre as regiões Sul e Sudeste. - Divulgação/ANTT

A Régis Bittencourt é uma das principais rotas de transporte de cargas do país. Segundo a Arteris, a rodovia registra circulação média superior a 29 mil veículos por dia, com predominância de caminhões e ônibus, que representam cerca de 80% do tráfego.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - CPTM RETOMARÁ OPERAÇÃO DE TRÊS LINHAS APÓS FALHAS DA TRIVIA

Artesp determinou que a estatal reassuma temporariamente os serviços das linhas 11-Coral, 12-Safira e 13-Jade

Da Agência Brasil



A concessionária Trivia Trens assumiu o controle das linhas 11, 12 e 13, que foram privatizadas, na terça-feira (21) e tem enfrentado problemas operacionais desde então

A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) determinou que a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) retome a operação das Linhas 11-Coral, 12-Safira e 13-Jade por um período inicial de até 90 dias.

Essas são as linhas operadas pela concessionária Trivia Trens que falharam na manhã desta quinta-feira (23) e causaram caos no transporte público da capital paulista.

A medida foi tomada pela própria Artesp e pelo governo de São Paulo para “garantir a qualidade do serviço e prevenir falhas como as registradas nos primeiros dias de operação assistida sob responsabilidade da operadora”.

A Trivia assumiu o controle das linhas 11, 12 e 13, que foram privatizadas, na terça-feira (21) e tem enfrentado problemas operacionais desde então.

“O que nós vimos nos últimos dois dias, especialmente hoje, é inaceitável. Como fiscalizadores e reguladores do contrato, estamos agindo de modo imediato. A ideia é a volta da CPTM para operação, porque o que nós vimos realmente é muito ruim, muito penoso para o cidadão”, ressaltou André Ispert, Diretor-Presidente da Artesp em comunicado oficial.

A Artesp informa ainda que identificará as causas das falhas e apurará a responsabilidade da concessionária pelos problemas no serviço.

“Vamos trabalhar para assegurar um serviço de excelência ao cidadão, sem permitir que um serviço ruim prejudique quem depende do transporte todos os dias.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

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

Segundo o órgão, acidente que matou 62 pessoas há dois anos, em Vinhedo, foi resultado de uma combinação de erros, incluindo a prática recorrente de não registrar panes

Do Estadão Conteúdo



Um dos principais pontos da investigação foi a existência de uma “cultura organizacional de normalização de desvios” na Voepass e em sua antecessora, a Passaredo

O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) concluiu que a queda do ATR 72 da Voepass em Vinhedo (SP), em agosto de 2024, foi resultado da combinação de 19 fatores técnicos, operacionais, organizacionais e regulatórios que permitiram a degradação progressiva das condições de segurança da aeronave. O acidente matou 62 pessoas.



Um dos principais achados da investigação foi a existência de uma “cultura organizacional de normalização de desvios” na Voepass e em sua antecessora, a Passaredo. Segundo o Cenipa, havia prática recorrente de não registrar panes, realização de comunicações informais entre pilotos e mecânicos e manutenção de aeronaves em operação sem a correção definitiva de falhas.

Além disso, a comissão concluiu que a repetição frequente de alertas e avisos em voos anteriores gerou complacência entre pilotos da empresa, reduzindo a vigilância operacional diante de situações potencialmente críticas.

“A cultura era não relatar panes para que as aeronaves pudessem voar no dia seguinte”, afirmou o investigador do caso, tenente-coronel Mendes Fróes, durante a apresentação do relatório final, nesta quinta-feira, 23.

O investigador afirmou que a aeronave vinha registrando falhas recorrentes no sistema Airframe De-icing, responsável pela remoção de gelo das superfícies da aeronave, em voos anteriores ao acidente. Segundo o Cenipa, os problemas não foram registrados formalmente no diário de bordo, o que impediu que a manutenção adotasse medidas corretivas adequadas.

A investigação apontou que, nos três voos anteriores ao acidente, houve sucessivos alertas e falhas relacionados ao sistema de degelo, além de registros de desempenho degradado da aeronave. Em pelo menos um dos voos, o sistema Stick Pusher, mecanismo de proteção contra estol, foi acionado 16 vezes. Nenhum desses eventos foi reportado formalmente.

Gelo

Segundo o relatório, a aeronave operou em um ambiente com previsão de formação severa de gelo, e a tripulação não reconheceu adequadamente a gravidade da condição enfrentada nem respondeu de forma apropriada aos alertas emitidos durante o voo. O Cenipa também apontou falhas de planejamento, julgamento de pilotagem, coordenação de cabine e processo decisório, incluindo a decisão de manter a operação no nível de voo.

A comissão também concluiu que a elevada carga de trabalho na cabine – que pode ser comum em determinados momentos de um voo – contribuiu para a perda de consciência situacional dos pilotos. O relatório cita os fenômenos conhecidos como “inattention blindness” e “inattention deafness”, quando o excesso de estímulos faz com que profissionais deixem de perceber informações críticas para a operação.

A investigação também identificou casos de utilização de componentes com histórico conhecido de defeitos e situações de manutenção sem supervisão adequada.

O Cenipa também avaliou a atuação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Embora a agência tenha identificado ao longo do tempo fragilidades nos controles de manutenção da empresa, liberações técnicas irregulares, danos em componentes do sistema de degelo e outros riscos operacionais, a comissão concluiu que essas condições latentes não foram devidamente incorporadas aos processos de gerenciamento de risco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

ÓRGÃO ORIENTA ANAC A REVISAR FISCALIZAÇÃO

Do Estadão Conteúdo

O Cenipa recomendou que a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) revise processos internos de fiscalização, gerenciamento de riscos e monitoramento de operadores aéreos após concluir a investigação sobre a queda do ATR 72 da Voepass em Vinhedo (SP).

As recomendações foram apresentadas junto com o relatório final do acidente, que apontou 19 falhas que resultaram no acidente. Segundo o Cenipa, auditorias da Anac já haviam identificado não conformidades na companhia aérea, incluindo fragilidades nos controles de manutenção, liberações

técnicas irregulares de aeronaves, danos em componentes do sistema de degelo e falhas de supervisão.

Apesar disso, a comissão concluiu que as informações disponíveis não foram plenamente incorporadas aos processos de gerenciamento de risco da agência, permitindo a continuidade das operações da empresa mesmo diante da deterioração dos níveis de segurança operacional.

Entre as recomendações, o órgão sugeriu a revisão dos processos internos previstos no Programa de Segurança Operacional Específico da Anac (PSAE) e das atividades de vigilância continuada, com o objetivo de melhorar a utilização de dados de fiscalização e subsidiar decisões estratégicas sobre operadores regulados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

MINERAÇÃO - AMAZÔNIA LEGAL REÚNE 48,2% DOS PROCESSOS DE MINERAIS CRÍTICOS NO BRASIL

Diagnóstico da ANM destaca o peso da região para o setor mineral e aponta que minerais essenciais para a transição energética ainda não são explorados

Da Agência Minera Brasil e Estadão



O Pará concentra 51% dos processos relacionados a minerais críticos e estratégicos na Amazônia Legal. Em seguida aparecem Mato Grosso, com 19%, e Rondônia, com 10,3%

A Amazônia Legal concentra 48,2% dos processos minerários relacionados a minerais críticos e estratégicos do Brasil e responde por quase metade do valor gerado por esse segmento no país. Apesar da relevância, a produção regional permanece concentrada em ferro, bauxita, cobre e ouro, enquanto minerais considerados essenciais para a transição energética e o desenvolvimento tecnológico, como cobalto, terras raras e potássio, ainda não são explorados na região. Os dados fazem parte do estudo Amazônia

Legal: Minerais Críticos e Estratégicos – Diagnóstico Setorial, divulgado nesta quinta-feira (23) pela Agência Nacional de Mineração (ANM).

O levantamento reúne informações sobre direitos minerários, produção mineral, investimentos em pesquisa e lavra, arrecadação da Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM), comércio exterior e os principais projetos em andamento na Amazônia Legal. Segundo a ANM, o diagnóstico servirá de base para a elaboração de uma Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos.

Para o diretor-geral da ANM, Mauro Sousa, o estudo oferece bases técnicas para orientar políticas públicas voltadas ao setor.

“A Amazônia Legal tem uma importância estratégica para o setor mineral. Esse documento parte de toda a competência técnica da agência para contribuir com os debates que visam construir uma política nacional robusta, capaz de atrair investimentos e assegurar o desenvolvimento do Brasil respeitando os desafios relacionados à região.”

A superintendente de Economia Mineral e Geoinformação da agência, Inara Barbosa, afirma que o levantamento reúne informações econômicas e territoriais para apoiar a tomada de decisões.

“O objetivo é oferecer uma base técnica robusta, territorial e econômica sobre o potencial dos minerais críticos e estratégicos para subsidiar as tomadas de decisões. O diagnóstico demonstra que a Amazônia Legal ocupa posição relevante e estratégica no desenvolvimento mineral brasileiro.”



De acordo com o estudo, o Pará concentra 51% dos processos relacionados a minerais críticos e estratégicos existentes na Amazônia Legal. Em seguida aparecem Mato Grosso, com 19%, e Rondônia, com 10,3%.

O ouro é a substância predominante, presente em 67% dos processos minerários da região. Estanho, com 10%, e cobre, com 7,3%, aparecem na sequência.

Investimentos

Segundo a ANM, entre 2006 e 2024 foram investidos R\$ 40,4 bilhões em minas e usinas de beneficiamento de minerais estratégicos na Amazônia Legal, desconsiderando o minério de ferro. Apenas em 2024, os maiores aportes foram destinados à produção de cobre (31,3%), níquel (19,8%), alumínio (18,7%), ouro (17,2%) e manganês (11,3%).

Os investimentos em pesquisa mineral somaram R\$ 4,9 bilhões entre 2003 e 2024, dos quais 65,8% foram destinados ao ouro e 19,1% ao cobre.

Apesar do volume investido, o diagnóstico aponta que ainda não há produção regional de minerais estratégicos para o país, como potássio, terras raras e cobalto.

Para o gerente de Economia Mineral da ANM, João Vasconcelos, ampliar o aproveitamento desses recursos depende de mais pesquisa, segurança regulatória e infraestrutura.

“Reverter isso exige mais investimento em pesquisa mineral para ampliar o conhecimento geológico do país. Também envolve destravar projetos estruturantes, gerar maior segurança regulatória para atrair capital de longo prazo e ampliar parcerias público-privadas em pesquisa, desenvolvimento e inovação para agregar valor às cadeias produtivas.”

Elaborado pela Superintendência de Economia Mineral e Geoinformação (SEG), o diagnóstico foi desenvolvido para fornecer subsídios técnicos à construção de uma Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos.

Desafios socioambientais

O estudo também destaca que o crescimento da demanda global por minerais críticos, impulsionado pela transição energética, pela indústria de alta tecnologia e pelo setor de defesa, amplia o interesse sobre as reservas da Amazônia Legal. Ao mesmo tempo, a exploração desses recursos enfrenta desafios relacionados à preservação ambiental, ao ordenamento territorial e aos direitos dos povos indígenas e comunidades tradicionais.

Segundo a ANM, parte significativa do potencial mineral está localizada em áreas protegidas ou sujeitas à consulta prévia prevista na Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/07/2026

MINERAÇÃO - TÉCNICO E DISCRETO, OLLIE ASSUME CONSELHO DA VALE SOB PRESSÃO

Novo presidente do conselho terá a missão de conduzir a governança da companhia em meio a questionamentos e expectativas sobre a sucessão de 2027

Da Agência Minera Brasil Estadão

Aos 74 anos, Manuel Lino Silva de Sousa Oliveira chega à presidência do conselho de administração da Vale carregando uma trajetória construída muito mais pela técnica do que pela exposição pública. Conhecido no mercado como Ollie, o conselheiro independente reúne mais de quatro décadas de experiência em finanças corporativas, com passagens por algumas das maiores empresas globais de

mineração. Colegas o descrevem como um executivo sério e discreto, características que contrastam com a intensa disputa de governança que antecedeu sua eleição para o comando do colegiado.



Mesmo cercado por um cenário de disputas, o novo presidente do conselho manteve o perfil descrito por colegas ao longo da carreira: reservado, técnico e distante dos holofotes

Formado em Contabilidade e Economia de Negócios pela Universidade de Natal-Durban, na África do Sul, em 1973, Ollie aprofundou seus estudos em Teoria Contábil

dois anos depois. Também é contador certificado por instituições profissionais da África do Sul e do Reino Unido, credenciais que sustentam sua atuação nas áreas de finanças e governança corporativa.

SUA CARREIRA FOI CONSTRUÍDA EM EMPRESAS LIGADAS AO SETOR MINERAL. NA ANGLO AMERICAN E NA DE BEERS, OCUPOU POSIÇÕES DE LIDERANÇA FINANCEIRA, ACUMULANDO EXPERIÊNCIA EM OPERAÇÕES INTERNACIONAIS E TAMBÉM NO BRASIL

Sua carreira foi construída em empresas ligadas ao setor mineral. Na Anglo American e na De Beers, ocupou posições de liderança financeira, acumulando experiência em operações internacionais e também no Brasil. Ao longo desse percurso, trabalhou em áreas ligadas à auditoria, controles internos e gestão de riscos corporativos.

Ao longo da carreira, passou a integrar conselhos de empresas do setor de mineração e recursos naturais. Seu currículo inclui participações em companhias como Antofagasta, Polymetal International e Dominion Diamond Mines. Também passou pelo conselho da gestora BlackRock World Mining Trust e assumiu a presidência não executiva da mineradora britânica Jubilee Metals Group, ampliando sua atuação para além das funções estritamente financeiras.

Na Vale, Ollie ingressou como conselheiro independente em 2021. Desde então, passou a ocupar funções ligadas à estrutura de governança da companhia. Em 2023, tornou-se Lead Independent Director, coordenou o Comitê de Auditoria e Riscos e, em maio de 2025, passou a integrar também o Comitê de Sustentabilidade.

Sua ascensão à presidência do conselho, porém, ocorreu em meio a um ambiente de forte tensão entre diferentes grupos de interesse. Durante o processo de sucessão, surgiram debates públicos sobre os rumos da governança da companhia. Um dos episódios envolveu a possibilidade de uma parceria no negócio de minério de ferro com o empresário Joesley Batista. Após reportagem do jornal O Globo indicar que Ollie teria sugerido avaliar a operação, a Vale informou que não seguiria com o investimento, transformando o tema em mais um elemento da disputa pela presidência do colegiado.

CVM

Outro capítulo desse processo envolveu a investigação aberta pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM) sobre as circunstâncias da renúncia do então presidente do conselho, Daniel Stieler. Segundo informações divulgadas pelo Valor Econômico, o caso inclui a análise de um acordo de compensação financeira relacionado ao pedido de saída. Paralelamente, a Previ defendeu a escolha de Ollie sob o argumento de que um presidente independente contribuiria para tornar mais transparente a elaboração da futura lista de candidatos ao conselho, prevista para 2027. Investidores privados, por sua vez, levaram questionamentos ao regulador sobre a atuação do fundo durante o processo.

Perfil discreto

Mesmo cercado por um cenário de disputas, Ollie manteve o perfil descrito por colegas ao longo da carreira: reservado, técnico e distante dos holofotes. Sua trajetória foi construída principalmente em conselhos de administração, comitês de auditoria e estruturas de governança, mais do que em posições de exposição pública.



Com mandato no conselho até abril de 2027, Manuel Lino Silva de Sousa Oliveira assume a presidência em um período em que as discussões sobre governança devem permanecer no centro das atenções da Vale. Caberá à nova gestão conduzir o colegiado em meio às expectativas dos diferentes grupos de acionistas e ao processo de renovação previsto para 2027.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO PASSA DOS US\$ 100 POR BARRIL COM ESCALADA DA GUERRA

Preço voltou a disparar após ataques de rebeldes do Iêmen contra navios da Arábia Saudita, no Mar Vermelho. Crise agrava a situação do comércio global

Da Agência Brasil

Em meio à tensão no Mar Vermelho, rota de petroleiros, a alta do petróleo ocorre no momento em que o mercado acumula cinco meses de redução da oferta

Após ataques dos houthis, do Iêmen, contra navios da Arábia Saudita, no Mar Vermelho, o preço do barril de petróleo voltou a disparar com aumento de 6% do óleo do tipo Brent, chegando a ser vendido a US\$ 101 dólares no início da tarde desta quinta-feira (23).

A escalada da guerra no Oriente Médio, com o fechamento do Estreito de Bab el-Manbed pelos houthis para navios da Arábia Saudita, vem agravando a situação do comércio global de combustíveis, com potencial de repercutir na inflação em todo o mundo.

A alta ocorre no momento em que o mercado do petróleo acumula cinco meses de redução da oferta, após o início da agressão dos Estados Unidos (EUA) e de Israel contra o Irã, em 28 de fevereiro. As tensões levaram ao fechamento do Estreito de Ormuz, por onde transitavam 20% do comércio marítimo de combustíveis.

Após a assinatura do memorando de entendimento entre Irã e EUA, em 17 de junho, o preço do barril de petróleo começou a cair até chegar ao valor mínimo de US\$ 70, no dia 1º de julho, menor preço desde o início da guerra. Desde então, o preço do Brent aumentou 42%.

A diretora técnica do Instituto de Estudos Estratégicos em Petróleo, Gás Natural e Biocombusíveis (Inep), Ticiane Álvares, explicou à Agência Brasil que o fechamento da via do Mar Vermelho para Arábia Saudita tem impacto “bem relevante”.

“A alternativa da Arábia Saudita para escoamento do petróleo com as restrições do Estreito de Ormuz vinham sendo via oleoduto até o Mar Vermelho. Com o fechamento de Bab el-Manbed, isso não é mais possível”, comentou.

A especialista lembrou que a Arábia Saudita é um dos maiores produtores globais de petróleo e que o bloqueio ao país árabe deve afetar a oferta do produto para os EUA, que usa o petróleo saudita para fazer combustíveis, como gasolina e diesel.

“Se houve um fechamento mais geral do Estreito de Bab el-Manbed, isso vai afetar a Europa em cheio porque a Ásia envia seus produtos para Europa pelo Mar Vermelho. Isso vai afetar muito o preço de frete”, concluiu.

Estima-se que cerca de 10% do comércio marítimo do petróleo passe pelo Estreito de Bab el-Manbed e pelo Mar Vermelho, segundo Agência Internacional de Energia (AIE).

O diretor do Instituto de Altos Estudos de Geopolítica, Segurança e Conflitos (GSEC), Rodolfo Queiroz Laterza, destacou à Agência Brasil que a Arábia Saudita deve ter perdas econômicas “substanciais”.

“Isso vai agravar as cadeias logísticas de abastecimento no mundo e afetar inúmeras economias de vários países, principalmente aqueles dependentes da importação de petróleo e derivados”, comentou.

Nova etapa da guerra

O professor de relações internacionais da Pontifícia Universidade Católica (PUC) de Minas, Danny Zahreddine, avalia que a guerra entre Irã e EUA entra em nova etapa com o fechamento da passagem de el-Manbed pelos houthis.

“Nós estamos vivendo um impasse em que, quando os americanos apertam os iranianos, eles vão apertar mais ainda os EUA e seus aliados. E, sem sombra de dúvida, o estreito de Bab el Mandeb e o seu fechamento ele vai gerar um choque ainda maior na distribuição do petróleo”, disse.

Os houthis têm uma aliança com o Irã, enquanto a Arábia Saudita é uma aliada histórica dos EUA, além de ser uma rival regional de Teerã.

O professor Zahreddine acrescentou que não só a Arábia Saudita deve ser afetada, mas todo e qualquer tipo de transportes que venha da Europa ou dos EUA e que passe ali pelo Mar Vermelho e Canal de Suez.

“Ou do transporte da China, da Ásia, Malásia, Indonésia, Singapura que seja para a Europa ou EUA. Essa rota passando pelo Portal das Lágrimas, que é o que significa o Bab el Mandeb, é muito mais curto. Então, o impacto é evidente”, finalizou.

lêmen entra na guerra

Para o historiador Laterza, a guerra de Israel e EUA contra o Irã teve desdobramentos em conflitos até então “congelados”, como a guerra no lêmen.

“Cujas hostilidades foram encerradas em um acordo frágil em 2022 intermediado pela China. Os ataques aéreos sauditas ao porto de Sanaa [no lêmen] dias atrás levaram a esta resposta firme dos houthis, que possuem plena capacidade de negação de uso do Mar Vermelho e de restringir a navegação no Estreito de Bab al-Mandeb”, comentou.

Ainda segundo especialista do GSEC, os houthis tem comprovada capacidade militar no emprego de mísseis antinavio, mísseis balísticos, hipersônicos e drones kamikaze.

“A realidade é bastante desfavorável para a estabilidade dos preços mundiais dos hidrocarbonetos e os impasses estratégicos para os EUA com o envolvimento militar dos Houthis irá se agravar”, concluiu Laterza.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - EUA APLICAM OUTRA TAXA. BRASIL VAI USAR LEI DA REIPROCIDADE

Nova tarifa a produtos brasileiros é de 12,5%. A alegação de uso de trabalho forçado revoltou o governo, que engrossou o discurso contra medida “arbitrária e injustificada”

Do Estadão Conteúdo

Os Estados Unidos anunciaram nesta quinta-feira, 23, sobretaxa de 12,5% aos produtos brasileiros sob alegação de que o País não tem conseguido adotar práticas contra trabalho forçado nos setores produtivos. Outros 60 países foram alvos desta investigação. A tarifa brasileira se soma aos 25% já impostos ao País no dia 22 de julho.

As tarifas, anunciadas pelo Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR), vão variar entre 10% e 12,5% e entrarão em vigor à 0h01 de sexta-feira, 24, substituindo uma tarifa global de 10% que

expiraria no mesmo horário. Donald Trump impôs essa tarifa anterior em fevereiro, depois que a Suprema Corte derrubou as tarifas que ele havia imposto no ano passado.



Em nota, o governo do presidente Lula disse que o USTR manipula tema caro aos direitos humanos para acusar países de práticas desleais

As tarifas serão aplicadas de acordo com a Seção 301 da Lei de Comércio de 1974, que permite ao presidente impor tarifas a países estrangeiros que adotem práticas comerciais abusivas ou discriminatórias. O governo citou a falha de países estrangeiros em aprovar ou aplicar leis que proibam a importação de produtos fabricados por trabalho forçado, argumentando que isso prejudica as empresas americanas que cumprem tais leis.

O Canadá, que estará sujeito a uma tarifa de 10% nos termos do acordo, já proíbe a importação de produtos provenientes de trabalho forçado. A União Europeia, também com uma tarifa de 10%, tem uma proibição que deve entrar em vigor em dezembro de 2027. Mas autoridades do governo Trump afirmam que os governos não têm aplicado essas leis de forma eficaz.

As novas tarifas isentarão petróleo e gás e certos recursos naturais, bem como bens já abrangidos pelo Acordo Estados Unidos-México-Canadá (USMCA) ou pelas tarifas relacionadas à segurança nacional que Trump impôs sobre carros, aço e outros produtos.

Resposta

O governo brasileiro rechaçou a decisão do governo dos Estados Unidos e afirmou que irá acionar a Lei da Reciprocidade. “Tendo em vista o caráter completamente arbitrário e injustificado das tarifas anunciadas contra o Brasil, iniciaremos imediatamente os trâmites para acionar os instrumentos previstos na Lei de Reciprocidade, aprovada por unanimidade pelo Congresso Nacional, e levaremos o tema ao mecanismo de solução de controvérsias da OMC”, diz a nota divulgada nesta quinta-feira, pela Secretaria de Comunicação Social (Secom) da Presidência da República.

Para a União, o Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR) optou por manipular temas caros aos direitos humanos. “Na ausência de base legal interna para sustentar sua política comercial protecionista, o USTR optou por manipular tema caro aos direitos humanos e à luta dos trabalhadores e trabalhadoras em todo o mundo para acusar 59 países e a União Europeia de práticas desleais.”

Segundo a Secom, ao longo da investigação, o Ministério do Trabalho prestou explicações e apresentou documentação sobre a legislação brasileira e a atuação das autoridades aduaneiras para coibir importações de bens produzidos por trabalho forçado. Destacou ainda que o Brasil é reconhecido há décadas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) pelos “fortes compromissos assumidos no combate ao trabalho forçado”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - TARIFA REFLETE VISÃO DE TRUMP, DIZ YELLEN

Do Estadão Conteúdo

A ex-secretária do Tesouro dos Estados Unidos Janet Yellen afirmou nesta quinta-feira, 23, que a política tarifária adotada pelo presidente Donald Trump contra o Brasil reflete “suas próprias visões pessoais de longa data”, e não um diagnóstico econômico consolidado.

A declaração foi dada ao Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, durante coletiva de imprensa no evento ExpertXP, em São Paulo, em resposta à pergunta sobre se o Brasil



enfrenta uma ruptura real na relação comercial com os EUA ou se a medida é fruto da política doméstica americana.

Segundo Yellen, “não há muitos economistas, se é que há algum”, que apoiem as tarifas impostas por Trump. Ela disse que as tarifas amplas aplicadas ao Brasil e a outros parceiros comerciais “estão prejudicando” relações comerciais de longo prazo e impõem custos relevantes às famílias americanas, ainda que gerem receita significativa ao governo dos EUA.

Questionada sobre a possível ligação entre desmatamento e a nova rodada de tarifas, Yellen afirmou que “não entende” a justificativa, dizendo que os dados mostram queda no desmatamento no Brasil, não aumento.

A economista disse ainda não ver evidências de que as tarifas tenham corrigido o déficit comercial americano, alegado por Trump como justificativa central, e classificou a política tarifária como “arbitrária”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

POLÍTICA - PSDB CONTESTA PRESIDENTE DO PL SOBRE EMENDAS

Partido desconhece existência de cota, gestão ou distribuição de emendas parlamentares para a presidência

Do Estadão Conteúdo

O Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB) informou ao Supremo Tribunal Federal (STF) que “desconhece a existência de cota, gestão ou distribuição de emendas parlamentares para a presidência” da legenda.

A manifestação foi enviada ao ministro Flávio Dino em resposta a despacho de 15 de julho que exigiu esclarecimentos de todos os partidos com representação no Congresso Nacional sobre eventual atuação de suas presidências na destinação de recursos.

O despacho de Dino veio na esteira da determinação do ministro de bloquear R\$ 119 milhões em bens do presidente do PL, Valdemar Costa Neto, e R\$ 6 milhões em bens de Eduardo Cunha. Ambos suspeitos de interferir na destinação de emendas parlamentares sem terem sido eleitos.

Os bloqueios ocorreram devido às investigações da Operação Transparência, da Polícia Federal (PF). A ação foi deflagrada em dezembro de 2025 e apura um esquema de direcionamento de emendas parlamentares por pessoas sem mandato eletivo.

Foi nesse contexto que Dino passou a exigir esclarecimentos de todos os partidos com representação no Congresso. O gatilho foi uma declaração do presidente do PL: em entrevista à GloboNews em 14 de julho, Valdemar considerou “natural” a interferência de dirigentes partidários no destino de emendas parlamentares.

No dia seguinte, o ministro determinou que as presidências das legendas informassem se atuam diretamente na definição, gestão, distribuição ou operacionalização de emendas, afirmando que as informações são relevantes para subsidiar o aperfeiçoamento dos mecanismos de transparência e rastreabilidade dos recursos.

Já responderam à determinação de Dino os presidentes do PL e do PSD.

Valdemar Costa Neto mudou o tom em relação à declaração dada à GloboNews. Na manifestação enviada ao STF, seus advogados sustentam que a expressão “significa apenas sugerir, recomendar ou defender determinada política pública” e que Valdemar “não dispõe de cota, reserva, titularidade, propriedade, cessão ou mecanismo jurídico de alocação de emendas parlamentares”.

Gilberto Kassab, presidente do PSD, afirmou que “jamais imiscuiu, sugestionou ou tampouco participou” da indicação de emendas parlamentares na condição de dirigente partidário sem cargo eletivo.

Segundo Kassab, “em nenhum momento em todo o período de existência do Partido Social Democrático houve sequer menção sobre a possibilidade de exercer influência na destinação de emendas parlamentares”. Dino encaminhou as respostas de Valdemar e de Kassab à PF, visando aos atos de investigação cabíveis no âmbito de sua competência, inclusive para que seja possível a melhor análise das práticas existentes”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - IMPASSE NO GOVERNO AMEAÇA DRAGAGEM DO TAPAJÓS E ENCARECE ESCOAMENTO DE GRÃOS

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



Segundo fontes do Governo, a dragagem chegou a ter seu escopo reduzido, a fim de evitar polêmicas ambientais e garantir - sua realização. Foto: Divulgação

Lula tende a não autorizar a obra emergencial após pressão de lideranças indígenas, enquanto setor produtivo alerta para risco de interrupção da hidrovia durante a seca provocada pelo El Niño

IMPASSE NA DRAGAGEM DO RIO TAPAJÓS

A realização da dragagem emergencial do rio Tapajós (PA), um dos principais corredores hidroviários para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, enfrenta um impasse. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva tende a não autorizar a obra, indo contra a avaliação de sua equipe técnica e expondo a hidrovia ao risco de paralisação pela seca do El Niño. Ele manifestou sua posição na tarde de ontem, dia 23, em reunião no Palácio do Planalto com lideranças de comunidades indígenas da região – elas ameaçam organizar protestos, algo que o chefe do Executivo quer evitar em pleno ano eleitoral, se os trabalhos ocorrerem. O setor produtivo ainda busca uma negociação, a fim de viabilizar a intervenção.

PARTICIPANTES

A reunião no Palácio do Planalto foi presidida pela ministra-chefe da Casa Civil, Miriam Belchior, e contou com representantes do Ministério dos Transportes, do Ministério de Portos e Aeroportos, do Ministério de Minas e Energia e do DNIT, responsável pela obra.

PROJETO FOI REDUZIDO

Segundo fontes do Governo, a dragagem chegou a ter seu escopo reduzido, a fim de evitar polêmicas ambientais e garantir sua realização. O projeto inicial do DNIT previa a retirada de cerca de 3 milhões de metros cúbicos de sedimentos durante três anos. Mas a obra emergencial foi planejada para remover 1 milhão de metros cúbicos, concentrando-se em um trecho de quatro quilômetros, entre Mirirituba e Santarém, e levando de 90 a 100 dias. Com esse novo dimensionamento, nenhuma comunidade indígena seria afetada em raio inferior a dez quilômetros.

IMPACTOS

Caso a dragagem emergencial não seja realizada, o Tapajós terá sua navegabilidade reduzida, diante da seca que será provocada pelo El Niño entre este e o próximo ano. Isso afetará, apenas nos próximos meses, o escoamento de 3,5 milhões a 5,5 milhões de toneladas de grãos — principalmente soja e milho produzidos no norte de Mato Grosso. Em 2027, o impacto tende a ser maior. Para o setor agrícola, a alternativa será armazenar a colheita a custo mais elevado ou redirecionar os embarques para os portos de Santos (SP) ou Itaqui (MA), o que tende a elevar os custos em R\$ 500 milhões. Nesse caso, haverá ainda um maior impacto ambiental, com o transporte sendo feito por caminhões ou trens.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO PEDE DESCULPAS E MICHELLE ACEITA RECONCILIAÇÃO

Após revelar ter sido humilhada pelo enteado, ex-primeira-dama agradece pedido de desculpas e abre conversa para apoiar sua campanha à presidência

Do Estadão Conteúdo



“Vamos reunir um grande exército de pessoas de bem para resgatar o nosso Brasil”, afirmou Michelle em resposta à Flávio

Após semanas de mal-estar, a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) publicou neste quinta-feira, 23, um vídeo aceitando uma reconciliação com o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ). Nele, ela sugere que os dois se sentem para conversar e reúnam forças para unir a militância bolsonarista.

O vídeo foi publicado três horas depois de Flávio reforçar o pedido de desculpas a Michelle e dizer que as portas para ela “estão abertas”. “Ninguém é perfeito, não sou perfeito e, mais uma vez, peço desculpas por alguns momentos que causaram desconforto. Como somos pessoas públicas, isso acaba sendo explorado pelos nossos opositores. Nunca foi minha intenção desrespeitar ninguém, ainda mais a esposa do meu pai”, afirmou o presidenciável.

A ex-primeira-dama respondeu: “Nosso propósito pelo bem do povo sempre foi maior do que desentendimentos. Por isso, aceito seu pedido, eu te desculpo. Vamos sentar, conversar, ajustar os detalhes e, juntos, vamos reunir um grande exército de pessoas de bem para resgatar o nosso Brasil”, declarou, na peça divulgada em suas redes sociais.

Michelle disse ter visto sinceridade no pedido de desculpas de Flávio e afirmou que um dos motivos para a reconciliação é o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL): “Existe um Brasil esperando para ser reconstruído e tenho certeza de que todos podemos unir forças para levarmos isso adiante. Vamos fazer isso pelo meu marido e seu pai e por cada um dos brasileiros que querem um Brasil melhor para seus filhos e netos”, continuou.

A ex-primeira-dama ainda atribuiu o gesto de aproximação à articulação da governadora do Distrito Federal, Celina Leão, e da senadora Damare Alves (Republicanos-DF), a quem é próxima.

Atrito

Michelle divulgou em junho dois vídeos em que acusou Flávio de maltratá-la durante as negociações da chapa do PL no Ceará. “Ele foi muito ríspido, me desrespeitou e me maltratou no telefone. E eu não tinha feito nada contra ele. Ele disse que seria melhor eu ficar fora das decisões do partido. Disse que eu havia chegado ontem e não entendia nada de política. Diante dessa humilhação, eu disse a ele

que estava tudo bem. Entendi que ele não queria o meu apoio ou que este era insignificante. E, então, eu me recolhi. Fiquei na minha e assim permaneço”, disse ela, em 25 de junho.

Recentemente, o presidente do PL, Valdemar Costa Neto, afirmou que os dois não haviam conversado desde então e defendeu um diálogo, sob o argumento de que os conflitos afastam o eleitorado.

O embate público entre Michelle e Flávio começou em dezembro do ano passado. Para ela, ao apoiar a candidatura de Ciro Gomes (PSDB) ao governo cearense, Flávio prejudicou a vereadora de Fortaleza Priscila Costa (PL), que pretende concorrer ao Senado, com anuência de Bolsonaro.

“É um desejo, é uma ordem do líder. Vejam bem, a palavra mais recente do meu marido em relação às candidaturas no Ceará é essa. Não honrar essa determinação do meu marido será um ato de traição contra Jair Messias Bolsonaro, venha de quem vier”, afirmou Michelle, na publicação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

POLÍTICA - REPUBLICANOS IMPÕE CONDIÇÃO POR ALIANÇA

O Republicanos quer reciprocidade do PL para fechar aliança nacional com o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) na disputa à Presidência para as eleições de 2026. O deputado federal e presidente da sigla Marcos Pereira (Republicanos-SP) disse que o PL não cedeu apoio aos pré-candidatos a governador do Republicanos em troca da aliança a nível nacional.

“Nós temos no Republicanos oito pré-candidatos ao governo de Estados. Eu coloquei na mesa seis”, disse Pereira em entrevista nesta quarta-feira, 22, ao Grupo Z de Comunicação.

Segundo Pereira, pesquisas contratadas pelo partido apontam chances de o partido eleger governadores nesses seis Estados. Em São Paulo, ele avaliou que Tarcísio de Freitas (Republicanos) ajuda mais a candidatura de Flávio do que vice-versa. O mesmo vale, segundo o deputado, para Minas Gerais, com o pré-candidato Cleitinho (Republicanos).

Já em Mato Grosso e Roraima, onde o Republica nos já comanda os governos estaduais, o presidente do partido afirmou que uma aliança com o PL garantiria a vitória no primeiro turno. Em contrapartida, ainda ajudaria a eleger senadores do PL nesses Estados.

Pereira também afirmou que, em conversa com Flávio Bolsonaro, ouviu quais eram as prioridades do PL: primeiro a Presidência, segundo o Senado, terceiro a Câmara dos Deputados e, por último, os governos estaduais.

Pereira afirmou que, sem reciprocidade, o Republicanos deverá ficar neutro a nível nacional. O apoio a candidatura de Lula, segundo o deputado, não tem chances de acontecer.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

POLÍTICA - TARCÍSIO DIZ CONFIAR NAS URNAS APÓS FALA DE FLÁVIO BOLSONARO

Questionado sobre as suspeitas levantadas pelo senador, o governador de São Paulo lembrou que foram as urnas que o levaram até o Palácio dos Bandeirantes

Do Estadão Conteúdo

O governador de São Paulo e pré-candidato à reeleição, Tarcísio de Freitas (Republicanos), afirmou nesta quarta-feira, 22, que confia nas urnas eletrônicas. A declaração foi dada em reação às falas do senador e pré-candidato Flávio Bolsonaro (PL-RJ) em evento com embaixadores estrangeiros.

Flávio pediu aos representantes que seus países enviem observadores para acompanhar as eleições brasileiras e associou, sem apresentar provas, as urnas usadas no País a suspeitas de manipulação eleitoral na Venezuela.



Tarcísio de Freitas afirmou que se não confiasse nas urnas eletrônicas, não estaria disputando a reeleição ao governo do SP

“Olha, eu confio nas urnas. Até porque, se eu não confiasse, não estava disputando a eleição, né? Foram as urnas que me trouxeram aqui”, disse Tarcísio, em coletiva de imprensa. “Acho que a gente tem que discutir projeto. O importante é a gente discutir projeto, olhar o que o Brasil está

precisando. Sair dessa discussão que não vai levar a lugar nenhum.”

O chefe do Executivo paulista participou de evento de comemoração dos 25 anos da BandNewsTV, na capital paulista. Também compareceram o vice-presidente da República Geraldo Alckmin (PSB), os ministros Sidônio Palmeira (Secretaria da Comunicação Social) e Frederico Siqueira (Comunicações), além do prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes (MDB).

Na terça-feira, 21, Flávio discursava no evento “Debatendo o Brasil”, promovido pela agência Novo Selo Comunicação e pelo site The Brazilian Report, quando mencionou que o pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro, foi condenado à inelegibilidade pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE), em 2023, justamente em razão de uma reunião com embaixadores. Ao longo da exposição, o pré-candidato repetiu informações falsas sobre as urnas.

O senador citou um documento da CIA que aponta suspeita de manipulação nas eleições venezuelanas de 2010 e afirmou que parte das urnas usadas no Brasil “têm a mesma origem” da empresa Smartmatic, apontada no relatório. O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) já negou essa associação em nota de 2020, na qual afirma que o sistema eletrônico de votação brasileiro foi concebido e é gerido só pela Justiça Eleitoral.

TSE

As falas geraram reação jurídica do campo oposto. A Federação Brasil da Esperança, formada por PT, PCdoB e PV, protocolou nesta quarta-feira uma representação no TSE contra Flávio pelas declarações. Os partidos argumentam que o senador divulgou informação sabidamente falsa. Segundo a representação, o relatório da CIA citado por ele trata apenas da atuação da Smartmatic na Venezuela e não faz nenhuma referência ao sistema eleitoral brasileiro.

Na ação, a Federação pede que o TSE determine, de forma liminar, a remoção de publicações sobre o tema feitas por Eduardo Bolsonaro, Gustavo Gayer (PL-GO) e Júlia Zanatta (PL-SC). Os partidos também solicitam que os quatro parlamentares sejam proibidos de propagar a associação entre a Smartmatic e as urnas eletrônicas brasileiras, sob pena de multa de R\$ 30 mil cada ao final do processo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

POLÍTICA - PSDB-CIDADANIA DECLARA APOIO À REELEIÇÃO

Do Estadão Conteúdo

A Federação PSDB-Cidadania em São Paulo confirmou nesta quinta-feira, 23, apoio à reeleição do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos). A aliança também lançará candidatura própria ao Senado, que deverá ser encabeçada pela ex-vereadora da capital paulista Soninha Francine (Cidadania).

Em 21 de junho, o presidente do PSDB paulista, Paulo Serra, retirou sua pré-candidatura ao governo de São Paulo e anunciou que disputará uma vaga na Câmara dos Deputados. Nos bastidores, a federação passou a articular apoio ao governador após a desistência.

Tarcísio intensificou, nos últimos dias, as articulações com lideranças de centro e centro-direita. Aliados buscam concentrar o apoio desses partidos em torno do governador e evitar a pulverização da disputa, cenário considerado mais favorável à sua reeleição já no primeiro turno.

Com a definição, Tarcísio deve reunir 13 partidos em torno de sua pré-candidatura, número semelhante ao da coligação que apoiou a reeleição de Nunes, em 2024. A conta inclui o Solidariedade, que deve anunciar apoio a Tarcísio em sua convenção no próximo sábado, dia 25.

Do centro à direita mais radical, os partidos que devem apoiar o atual chefe do Executivo estadual são: PL, MDB, PSD, União Brasil, PP, Podemos, PSDB, Cidadania, Novo, Solidariedade e PRD, além do próprio Republicanos.

Na composição da chapa, o MDB é representado pelo vice-governador Felício Ramuth, pré-candidato à reeleição, enquanto PL e PP indicaram os pré-candidatos ao Senado: André do Prado e Guilherme Derrite, respectivamente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

FINANÇAS - FMI ELOGIA PIX E COBRA AUTONOMIA FINANCEIRA DO BANCO CENTRAL

Na avaliação do Fundo Monetário Internacional, o sistema de pagamento brasileiro se consolidou como um importante instrumento de inclusão financeira

Da Agência Brasil



Apesar das recomendações, o FMI concluiu que o sistema financeiro brasileiro permanece sólido e capaz de absorver choques econômicos

O Fundo Monetário Internacional (FMI) elogiou o Pix como um dos principais responsáveis pela transformação do sistema financeiro brasileiro, mas alertou que o Banco Central (BC) precisa de autonomia financeira e orçamentária para manter a capacidade de supervisão diante da expansão do setor.

As conclusões constam no relatório de Avaliação da Estabilidade do Sistema Financeiro (FSSA), divulgado nesta

quinta-feira (23).

O documento, elaborado em parceria com o Banco Mundial após missões técnicas ocorridas no Brasil entre dezembro de 2025 e março de 2026, afirma que o sistema financeiro nacional é resiliente, mas enfrenta desafios relacionados à falta de pessoal nos órgãos de supervisão, limitações legais e necessidade de fortalecimento institucional. O último relatório do tipo foi elaborado em 2018.

Na avaliação do FMI, o Pix consolidou-se como um importante instrumento de inclusão financeira, ampliação da concorrência e digitalização do mercado bancário brasileiro. “Os bancos digitais emergentes reduziram a concentração do setor bancário e continuam a fomentar a concorrência e a eficiência, resultando também em taxas de crédito mais baixas.”

O relatório destaca que o sistema de pagamentos instantâneos acelerou a transformação digital do setor financeiro e impulsionou o crescimento dos bancos digitais. Ao mesmo tempo, o Fundo alerta



para o aumento dos riscos cibernéticos e das fraudes digitais, defendendo o fortalecimento da governança do sistema.

Entre as recomendações, está a formalização da política de supervisão do Pix e a separação entre as funções operacionais e fiscalizatórias desempenhadas pelo Banco Central.

Autonomia

Além dos elogios ao Pix, o FMI afirma que é urgente fortalecer a estrutura do Banco Central para garantir a estabilidade do sistema financeiro.

Segundo o relatório, o Brasil deve adotar “medidas para superar as restrições de pessoal nos órgãos supervisores, a concessão de plena autonomia orçamentária ao Banco Central do Brasil”, além de ampliar a proteção jurídica dos servidores e atualizar a legislação sobre resolução de instituições financeiras.

Na avaliação do organismo, os avanços registrados desde a última revisão, em 2018, foram relevantes, porém persistem obstáculos que limitam a atuação da autoridade monetária. “As autoridades demonstraram avanços substanciais, mas ainda enfrentam desafios – principalmente decorrentes de restrições de pessoal, falta de proteção jurídica e limitações de autoridade legal.”

O FMI afirma que essas limitações reduzem a intensidade da supervisão bancária e podem ampliar a dependência de entidades autorreguladoras no mercado de capitais.

PEC

A recomendação ocorre enquanto o Senado analisa a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 65/2023, que concede autonomia financeira ao Banco Central. O texto foi aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) em junho e aguarda votação no plenário. A proposta transforma o BC em uma entidade pública de natureza especial e é defendida pelo presidente da instituição, Gabriel Galípolo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

FINANÇAS - APÓS TRÊS QUEDAS SEGUIDAS, DÓLAR SOBE

Moeda americana ganhou terreno contra o real e fechou em alta de 0,64%, a R\$ 5,08

Do Estadão Conteúdo

A escalada da guerra no Oriente Médio guia o petróleo Brent para o nível de US\$ 100 por barril e realimenta preocupações inflacionárias, minando qualquer chance de apetite por risco.

Como resultado, após três dias em queda, o dólar ganhou terreno contra o real e fechou em alta de 0,64%, a R\$ 5,0839 no segmento à vista, e avança 0,47%, a R\$ 5,094 no contrato futuro para agosto por volta das 17h desta quinta-feira, 23.

A avaliação de que o petróleo beneficia os termos de troca do Brasil - exportador líquido da commodity - fica em segundo plano, visto que a possibilidade de taxas de juros mais elevadas, inclusive no Federal Reserve, diminui a atratividade de moedas emergentes.

Já o Ibovespa fechou a sessão desta quinta-feira (23) em queda, inserido no contexto de aversão ao risco que dominou os ativos globais. As perdas de bancos e ações cíclicas em meio à escalada dos juros futuros prevaleceram aos ganhos das ações da Petrobras e da Vale.

A Bolsa fechou em queda de 0,46%, aos 176.723,62 pontos. Na máxima, atingiu 177.896 pontos (+0,20%) e na mínima caiu 0,71%, aos 176.293 pontos. O giro financeiro somou R\$ 21,15 bilhões. O índice acumula valorização de 2,73% em julho. Em 2026, apura avanço de 9,68%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - CRISE TAMBÉM SE ADMINISTRA DE DENTRO PARA FORA



JOÃO FORTUNATO

Consultor especialista em Media Training
e Gestão de Crise e professor universitário

opinio@portalbenews.com.br

Quando uma organização enfrenta uma crise, a atenção da alta direção costuma se concentrar na imprensa, nas redes sociais, nos clientes, nos órgãos reguladores e nos investidores. É compreensível. Afinal, a pressão externa é intensa e a exposição pública pode comprometer a reputação construída ao longo de décadas. No entanto, um erro recorrente é esquecer que o primeiro público a ser considerado durante uma crise é aquele que está dentro da empresa.

Funcionários mal-informados tornam-se terreno fértil para rumores, especulações e desinformação. No vácuo da comunicação oficial, surgem versões paralelas dos fatos, que rapidamente ultrapassam os muros da organização e chegam às redes sociais, à imprensa e ao mercado. Em tempos de comunicação instantânea, qualquer colaborador pode se transformar, voluntária ou involuntariamente, em fonte de informação.

É justamente por isso que a direção da empresa deve assumir uma postura de liderança, transparência e presença. O silêncio raramente é interpretado como prudência. Na maioria das vezes, ele é percebido como despreparo, insegurança ou tentativa de ocultar a realidade. A confiança dos empregados começa a se deteriorar quando a empresa deixa de dialogar com quem a mantém funcionando.

Isso não significa divulgar informações estratégicas ou confidenciais. Transparência não é sinônimo de revelar tudo, mas de comunicar, com honestidade, aquilo que pode e deve ser compartilhado. Quando ainda não houver respostas definitivas, a administração deve reconhecer essa condição, informar quais providências estão sendo adotadas e comprometer-se a atualizar os colaboradores sempre que houver novos desdobramentos.

Outro aspecto essencial é a coerência entre discurso e prática. Não há comunicação capaz de compensar atitudes contraditórias da liderança. Se a empresa pede serenidade, mas seus dirigentes demonstram nervosismo; se fala em respeito às pessoas, mas toma decisões arbitrárias; ou se prega transparência enquanto restringe qualquer informação, a credibilidade desaparece. Em uma crise, os empregados observam muito mais o comportamento dos líderes do que os comunicados oficiais.

A presença da alta direção também faz diferença. Crises não podem ser administradas apenas por e-mails ou notas internas. Sempre que possível, dirigentes e gestores devem estar próximos das equipes, responder dúvidas, ouvir preocupações e demonstrar que compreendem o impacto da situação sobre as pessoas. A comunicação direta humaniza a liderança e reduz a sensação de abandono que frequentemente acompanha momentos de instabilidade.

Outro erro frequente consiste em tratar todos os colaboradores da mesma maneira. Cada público interno possui necessidades específicas. Gestores precisam de informações que lhes permitam orientar suas equipes. Profissionais da linha de frente necessitam de mensagens objetivas para lidar com clientes. Áreas de atendimento demandam orientações claras sobre procedimentos e respostas. Uma comunicação eficiente considera essas diferenças e adapta sua linguagem sem perder a consistência.

Também é indispensável orientar os colaboradores sobre o relacionamento com a imprensa e com as redes sociais. Não se trata de impor censura, mas de estabelecer diretrizes claras. A organização deve indicar quem está autorizado a falar oficialmente, esclarecer que informações podem ser compartilhadas e alertar sobre os riscos da divulgação de conteúdos incompletos ou imprecisos. Uma única postagem impulsiva pode ampliar significativamente os danos à imagem institucional.

Durante toda a crise, a direção deve reforçar um sentimento de pertencimento. Os colaboradores precisam perceber que fazem parte da solução, e não apenas convivem com o problema. Compartilhar avanços, reconhecer o esforço das equipes e valorizar atitudes alinhadas aos princípios da organização fortalece o compromisso coletivo e reduz a ansiedade.

Por fim, é importante lembrar que a reputação corporativa não é construída apenas na relação com o mercado. Ela também é formada pela percepção de quem trabalha diariamente na organização. Empresas que comunicam com clareza, respeitam seus profissionais e demonstram coerência entre discurso e ação preservam um patrimônio valioso: a confiança de seu público interno.

Toda crise passa. O modo como a direção trata seus colaboradores durante esse período, porém, permanece na memória da organização. E essa lembrança, positiva ou negativa, influenciará diretamente a cultura empresarial, o engajamento das equipes e a credibilidade da empresa muito depois de encerrada a crise.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente.

É IMPORTANTE LEMBRAR QUE A REPUTAÇÃO CORPORATIVA NÃO É CONSTRUÍDA APENAS NA RELAÇÃO COM O MERCADO. ELA TAMBÉM É FORMADA PELA PERCEPÇÃO DE QUEM TRABALHA DIARIAMENTE NA ORGANIZAÇÃO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

JUSTIÇA - MENDONÇA AUTORIZA INQUÉRITO SOBRE REPASSES PARA 'DARK HORSE'

Com aval do ministro do STF, Polícia Federal vai apurar os envios de dinheiro do dono do Banco Master, Daniel Vercaro, para a produção do filme de Jair Bolsonaro

Da Agência Brasil



Mendonça liberou a instauração da investigação a pedido da PF e após o parecer favorável da Procuradoria-Geral da República

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça autorizou a abertura de um inquérito pela Polícia Federal para apurar repasses do dono do Banco Master, Daniel Vercaro, para o filme "Dark Horse", sobre a vida do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência, trocou mensagens com Vercaro pedindo dinheiro para ajudar bancar a produção. Mensagens por escrito e áudio dos contatos de Flávio com o dono do Banco Master foram reveladas pelo site Intercept Brasil. Flávio afirmou que a solicitação foi para patrocínio e não houve irregularidades.

Mendonça autorizou a instauração da investigação a pedido da PF e com parecer favorável da Procuradoria-Geral da República (PGR). O procurador-geral da República, Paulo Gonet, entendeu ter elementos para a abertura da investigação.

A PGR também se manifestou pelo arquivamento de um pedido de investigação sobre o caso apresentado pelo deputado Lindbergh Farias (PT-RJ), o que foi acatado pelo ministro do STF.

Em outra frente, a PF já havia instaurado um inquérito para apurar se houve direcionamento de emendas parlamentares para entidades ligadas à produção do filme. Este processo está sob a relatoria do ministro Flávio Dino no Supremo.

Mendonça concentrou os pedidos de investigação sobre a relação entre Vorcaro e Flávio no caso “Dark Horse” por determinação do presidente do STF, Edson Fachin. O magistrado o confirmou como relator em detrimento de Alexandre de Moraes, inicialmente designado como responsável pela ação movida por Lindbergh Farias.

No início de junho, o diretor-geral da PF, Andrei Passos Rodrigues, defendeu uma nova investigação sobre o envio de recursos de Vorcaro aos Estados Unidos sob a justificativa de financiar o filme “Dark Horse”.

“É preciso analisar novos elementos trazidos sobre um eventual suporte de pessoas no exterior que estão confabulando e articulando contra o Brasil. Inclusive, coagindo no curso do processo”, disse ele, em entrevista à GloboNews.

Sem explicação

O financiamento da produção não foi explicado por Flávio Bolsonaro, mesmo após promessa, feita em 19 de maio, de divulgação de uma planilha em 30 dias.

Segundo revelou o site Intercept Brasil, o senador negociou diretamente com Vorcaro um total de US\$ 24 milhões, o equivalente a R\$ 134 milhões para financiar o filme. O repasse efetivo, segundo documentos, foi de ao menos US\$ 10,6 milhões, cerca de R\$ 61 milhões na cotação da época, foram destinados ao projeto até maio de 2025.

A empresária Karina Ferreira da Gama, dona da Go Up, afirmou apresentou à Justiça um laudo pericial declarando ter gastado R\$ 75 milhões na produção de “Dark Horse” e que a totalidade desses valores saiu de um fundo sediado nos Estados Unidos, controlado por aliados do ex-deputado Eduardo Bolsonaro. Foi esse mesmo fundo, Havengate, que recebeu cerca de US\$ 10,6 milhões de aportes de Vorcaro, solicitados por Flávio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

JUSTIÇA - ALIADOS DIZEM QUE NÃO HÁ NENHUM ILÍCITO

Da Agência Brasil

O senador Rogério Marinho (PL-RN), coordenador da pré-campanha de Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência, disse que recebeu “com tranquilidade” a notícia da abertura de inquérito para investigar repasses de Daniel Vorcaro, ex-dono do Banco Master, ao filme Dark Horse.

“Recebemos a decisão com tranquilidade e temos certeza de que a investigação demonstrará a inexistência de qualquer ato ilícito”, afirmou o senador em nota encaminhada à imprensa.

Já o presidente do PL, Valdemar Costa Neto, classificou a abertura do inquérito como “importante”. “É bom que apure para que tudo fique esclarecido. Acho importante a iniciativa”, disse o presidente do PL à coluna Bela Megale no O Globo.

A abertura do inquérito também provocou reações nos rivais de Flávio Bolsonaro. O candidato à Presidência Renan Santos (Missão) classificou a decisão de Mendonça como “muito republicana” e disse enxergar um bom sinal na abertura da investigação.

Segundo ele, o inquérito mantém em evidência o que chamou de “maior escândalo de corrupção da história do Brasil” e deve esclarecer qual foi a contrapartida que motivou Vorcaro a destinar milhões de reais à família Bolsonaro para a produção do filme.

Ele afirmou que o escândalo do Banco Master envolve o Centrão, ministros do STF, o governo Lula, o governo Bolsonaro e o próprio Flávio. Por isso, cobrará explicações de outros políticos e candidatos sobre o caso.

O PT, nas redes sociais, cobrou o pré-candidato. “Estamos há 65 dias esperando explicações do Flávio sobre o dinheiro recebido do Banco Master”, afirma a publicação.

A reportagem também procurou Flávio Bolsonaro, mas não recebeu resposta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

INTERNACIONAL - MILEI ACUSA OPOSIÇÃO POR ONDA ‘ANTI-ARGENTINA’ APÓS A COPA

Presidente aponta o kirchnerismo como o causador da “batalha cultural”, como seus aliados vêm chamando o movimento contra o governo libertário

Do Estadão Conteúdo



Javier Milei dedicou os últimos dias a compartilhar postagens sobre os ataques à seleção argentina. O presidente vê a esquerda por trás deste movimento

“Você tem inimigos? Ótimo. Isso significa que você defendeu algo em algum momento da sua vida”, escreveu o argentino Javier Milei nesta quarta-feira, 22, atribuindo a frase erroneamente ao ex-premiê britânico Winston Churchill, de quem é admirador.

O presidente se referia à recente onda “anti-Argentina” que surgiu nas redes sociais durante a Copa do Mundo, um fenômeno que ele diz ter sido alimentado pela oposição kirchnerista contra ele.

O libertário corrigiu a citação na mesma postagem, dizendo que seguidores lhe advertiram que a fala possivelmente veio de uma obra do escritor francês Victor Hugo.

O presidente dedicou os últimos dias a compartilhar postagens sobre os ataques à seleção argentina. Membros do governo, deputados de seu partido e pesquisadores de think tanks libertários já estavam apontando o kirchnerismo como o causador do que chamaram de “batalha cultural” contra o governo libertário.

“O kirchnerismo tem sido uma peça fundamental da campanha anti-Argentina: validaram o ‘wokismo’ que hoje nos acusa de racismo; promoveram a ideia de que os jogadores eram desprovidos de classe; fomentaram o ódio contra Messi; e alimentaram, dentro da própria Argentina, a mentira de que a Seleção Nacional venceu graças aos árbitros e aos favores da FIFA”, escreveu Agustín Laje, fundador do think tank libertário Fundação Faro, que foi compartilhado por Milei e escreveu em letras garrafais: “absolutamente certo”.

Durante a Copa do Mundo, afloraram as acusações de racismo por parte da torcida argentina, de omissão por parte dos jogadores aos casos - especialmente o craque Lionel Messi - e um suposto favoritismo da FIFA e dos árbitros do torneio com a seleção alviceleste. Torcedores contra a Argentina basearam-se em episódios específicos para estereotipar uma nação inteira.

As postagens foram amplificadas por endosso de celebridades como o ator Samuel L. Jackson - que orientou pessoas negras a não torcerem pelo “país racista” - a atriz pornô e influenciadora Mia Khalifa e a cantora Rosalía, que pediu desculpas.

O sentimento anti-Argentina foi alimentado por postagens nas redes sociais nas mais diversas línguas e alcançaram seu ápice nos dois últimos jogos da seleção de Messi, contra a Inglaterra e contra a Espanha, respectivamente. A Argentina terminou como vice-campeã no último domingo, 19.

Guerra híbrida

Outra postagem compartilhada pelo presidente sugere que o país está vivendo “uma guerra híbrida” alimentada pelo Irã. Ele também retuitou vídeos de influenciadores apontando uma suposta campanha orquestrada nas redes, por meio de contas falsas e financiadas por centenas de milhares de dólares para prejudicar o governo.

Os principais nomes da oposição fizeram postagens agradecendo à seleção alviceleste. Cristina Kirchner, líder do kirchnerismo que se encontra em prisão domiciliar, faz raras postagens. Axel Kicillof, governador da província de Buenos Aires, parabenizou a seleção pelo resultado, assim como Wado de Pedro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026

INTERNACIONAL - IRÃ IRONIZA EUA POR PETRÓLEO CARO

Presidente do Parlamento iraniano disse que americanos se puniram com preços exorbitantes

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Parlamento do Irã e principal negociador do país, Mohammad Bagher Ghalibaf, ironizou nesta quinta-feira (23) os Estados Unidos em razão da nova alta nos preços do petróleo com o Brent atingindo valor simbólico de US\$ 100 o barril.

Em publicação no X, o parlamentar escreveu: “eles queriam punir o Irã. Em vez disso, se puniram com o petróleo a preços exorbitantes. Estratégia nota 10/10”.

Em um meme anexado à postagem, panoramas como o barril a US\$ 150, a gasolina americana a US\$7, rendimentos das T-notes de dez anos a 6% e uma recessão global foram mencionados.

Já o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ameaçou punir militarmente os houthis do Iêmen se o grupo continuar a interferir nas rotas comerciais da região do Golfo, acrescentando que Washington também irá responsabilizar o Irã.

“Há um ano, os Estados Unidos da América atacaram, de forma muito poderosa, os houthis por sua interferência no comércio e nas trocas comerciais, atirando em navios. Desde então, e durante nosso conflito com o Irã, eles agiram de forma muito responsável. Infelizmente, agora estão começando novamente, atirando em dois navios sauditas na noite passada”, escreveu Trump na rede Truth Social.

Em uma postagem separada, Trump pontuou que o acordo civil nuclear com a Arábia Saudita será aprovado, mas está “totalmente sujeito” à adesão saudita aos Acordos de Abraão, que são tratados diplomáticos intermediados pelos EUA que normalizaram as relações entre Israel e vários países árabes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

TARIFAÇÃO: PEQUENAS EMPRESAS NOS EUA COMEÇAM A IR À JUSTIÇA CONTRA NOVAS TAXAS

Elas acusam o presidente Donald Trump e autoridades do governo de utilizarem ilegalmente a Seção 301 da Lei de Comércio de 1974 para substituir tarifas anteriores que haviam sido derrubadas pela Suprema Corte

Por Bloomberg — Washington



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

O governo Trump enfrenta um novo desafio jurídico contra a mais recente rodada de tarifas globais do presidente, que entrou em vigor nesta sexta-feira. Duas pequenas empresas entraram com uma ação na Corte de Comércio Internacional dos Estados Unidos, acusando o presidente Donald Trump e autoridades do governo de utilizarem ilegalmente a Seção 301 da Lei de Comércio de 1974 para substituir tarifas anteriores que

havam sido derrubadas pela Suprema Corte dos EUA.

Na quinta-feira, o governo Trump anunciou que os Estados Unidos passariam a cobrar tarifas entre 10% e 12,5% sobre importações provenientes da maioria de seus principais parceiros comerciais. A medida, baseada na Seção 301, foi adotada após uma investigação sobre a suposta incapacidade de cerca de 60 economias de impedir o uso de trabalho forçado em suas cadeias de suprimentos, em detrimento dos trabalhadores americanos.

Trump pretende reconstruir uma barreira tarifária que foi derrubada em fevereiro, quando a Suprema Corte decidiu que suas tarifas globais, impostas com base na Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional (International Emergency Economic Powers Act – IEEPA), eram ilegais.

Posteriormente, Trump impôs tarifas globais de 10% com base na Seção 122 da Lei de Comércio. Essas tarifas também foram consideradas ilegais por um tribunal especializado em comércio, mas permaneceram em vigor durante o processo de recurso. As tarifas da Seção 122 expiram nesta sexta-feira.

A Seção 301 permite que o Representante de Comércio dos Estados Unidos, sob a orientação do presidente, imponha tarifas em resposta a medidas comerciais de outros países consideradas discriminatórias contra empresas americanas ou que violem os direitos dos EUA previstos em acordos internacionais de comércio.

Porta-vozes do Representante de Comércio, da Casa Branca e do Departamento de Justiça não responderam imediatamente aos pedidos de comentários.

Os advogados das pequenas empresas que entraram com a ação nesta sexta-feira alegam, na petição inicial, que as novas tarifas não refletem a "análise específica por país" que o Congresso pretendia quando aprovou a Seção 301. Eles apresentaram o processo como uma ação coletiva proposta em nome de todos os importadores registrados que terão de pagar as novas tarifas.

"Ela não constitui uma autorização independente para tributar substancialmente todas as importações de praticamente todos os parceiros comerciais, com alíquotas selecionadas para replicar o regime tarifário da IEEPA, que foi invalidado", escreveram eles.

"Alegações generalizadas"

As empresas argumentam que o Representante de Comércio não explicou "como as práticas específicas de cada economia oneram ou restringem o comércio dos Estados Unidos, limitando-se, em vez disso, a alegações generalizadas sobre os efeitos do trabalho forçado e de insumos produzidos com trabalho forçado nas cadeias globais de suprimentos".

Sara Albrecht, CEO do Liberty Justice Center, que representa as pequenas empresas, afirmou em comunicado que "o trabalho forçado é moralmente indefensável, mas um objetivo importante não dá ao governo permissão para ignorar a lei".

O Liberty Justice Center já havia apresentado ações judiciais contestando as tarifas impostas com base na IEEPA e na Seção 122.

O novo processo ocorre enquanto o governo continua enfrentando as consequências das tarifas da IEEPA. Nos meses desde que a Suprema Corte invalidou essas tarifas, as autoridades aduaneiras tiveram de lidar com pedidos de reembolso apresentados por milhares de empresas que haviam pago cerca de US\$ 166 bilhões em tarifas arrecadadas.

Dores de cabeça com os reembolsos

As disputas em andamento sobre os reembolsos das tarifas da IEEPA oferecem uma prévia dos potenciais desafios logísticos e jurídicos que poderão surgir em relação às novas tarifas da Seção 301 — tanto para o governo quanto para as empresas e para a Corte de Comércio Internacional, sediada em Nova York.

Anteriormente, essa corte havia rejeitado pedidos de empresas para impedir que o governo aplicasse as tarifas da IEEPA antes da decisão da Suprema Corte, o que permitiu que o volume de tarifas contestadas aumentasse em valor e complexidade durante meses.

Até o momento, o governo dos Estados Unidos já pagou bilhões de dólares em reembolsos relacionados às tarifas da IEEPA. No entanto, o Departamento de Justiça continua contestando a extensão da autoridade da Corte de Comércio Internacional para determinar como esse processo de reembolso deve ser conduzido.

O governo está recorrendo de uma decisão judicial que exigiria o recálculo das tarifas de forma ampla para todos os importadores que as pagaram, argumentando que o juiz só pode emitir decisões aplicáveis às partes envolvidas no processo.

O governo está recorrendo de uma decisão judicial que exigiria o recálculo generalizado das tarifas para todos os importadores que as pagaram, argumentando que o juiz só pode emitir decisões que se apliquem às partes envolvidas no processo.

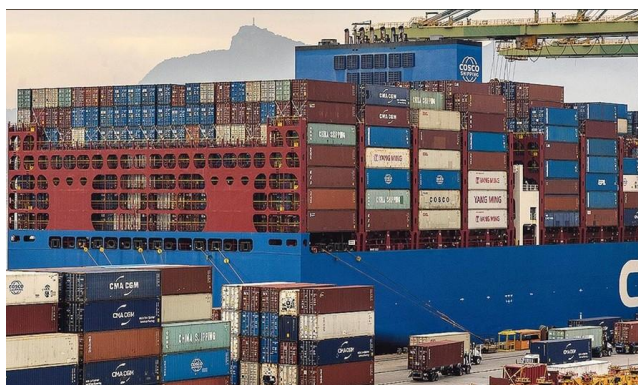
Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/07/2026

TARIFA COMBINADA DE 37,5% VAI ATINGIR US\$ 6,6 BILHÕES EM PRODUTOS VENDIDOS PARA OS EUA, CALCULA GOVERNO

Taxas anunciadas pelos Estados Unidos vão alcançar 16,5% das exportações

Por Bernardo Lima — Brasília



Navio no Porto do Rio: governo estadual criou grupo de trabalho para avaliar efeito de sobretaxa dos EUA — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

A tarifa acumulada de 37,5% do governo Trump sobre produtos brasileiros vai atingir US\$ 6,6 bilhões em exportações aos Estados Unidos, segundo o Ministério da Indústria, Desenvolvimento e Comércio (Mdic).

Nesta quinta-feira o governo dos Estados Unidos anunciou uma nova taxa de 12,5% para produtos brasileiros, que se soma a taxa de 25% que está em vigor desde a semana passada. Segundo o governo, 16,5% das exportações brasileiras ao país estarão sujeitas à tarifa combinada de 37,5%.

É o caso de produtos como máquinas e equipamentos, vários tipos de madeira; gorduras e óleos, calçados, móveis e confecções.

Outras 4,7% das exportações são alcançadas exclusivamente pela sobretaxa de 12,5%, incluindo, 1,9% são alcançadas exclusivamente pela sobretaxa de 25%. Dessa forma, nos cálculos do governo, 52,7% das exportações brasileiras não estarão sujeitas às duas sobretaxas anunciadas pelo governo americano.

Em meio às taxas anunciadas ao Brasil desde o ano passado, a participação dos Estados Unidos nas exportações brasileiras diminuiu de 12,1% para 9,4% entre os primeiros semestres de 2025 e 2026. Em termos anuais, a participação americana passou de 12,0% das exportações brasileiras em 2024 para 10,8% em 2025.

No primeiro semestre de 2026, as exportações brasileiras para os Estados Unidos somaram US\$ 17,4 bilhões, redução de 13% em relação ao mesmo período do ano anterior. O desempenho foi influenciado principalmente pela diminuição dos embarques de óleos brutos de petróleo, que registraram retração de 30,4%, e de produtos semiacabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço, cujas exportações recuaram 21,7%.

As importações brasileiras de produtos originários dos Estados Unidos também apresentaram retração no primeiro semestre, contribuindo para uma redução de 12,8% na corrente de comércio bilateral.

A taxa de 12,5% foi aplicada ao Brasil e a diversos parceiros dos EUA sob a alegação de que esses países falham ao importar produtos que teriam utilizado trabalho forçado. Já a tarifa de 25% é específica ao Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/07/2026

APESAR DE AMEAÇA, GOVERNO LULA DEVE PROTELAR RECIPROCIDADE CONTRA PRODUTOS AMERICANOS APÓS NOVO TARIFAÇO

Executivo brasileiro tem repetido que pode adotar instrumentos previstos na legislação, mas aplicação é tratada com cautela nos bastidores

Por Sérgio Roxo — Brasília



O presidente Lula durante anúncio de socorro para empresas afetadas pelo tarifaço de Trump — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Apesar do anúncio feito em nota de que acionaria imediatamente os instrumentos previstos na Lei de Reciprocidade diante do novo tarifaço anunciado pelos Estados Unidos na quinta-feira, o governo Lula não deve impor no momento taxas equivalentes a produtos americanos. A expectativa é que nenhuma iniciativa nesse sentido entre em vigor antes da eleição de outubro.

De acordo com um auxiliar do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o Brasil precisa ser cuidadoso para não dar um tiro no próprio pé ao impor a reciprocidade. No momento, o anúncio de recorrer ao mecanismo serve mais para colocar pressão nas negociações e para tentar evitar novas medidas por parte dos Estados Unidos. A avaliação é que sem colocar a Lei de Reciprocidade na mesa, o governo entraria fraco para discutir a questão tarifária.

Na quinta-feira, os Estados Unidos decidiram taxar em 12,5% os produtos brasileiros com o argumento de que o país falha ao importar itens vinculados a trabalho forçado. O Brasil não é o único a sofrer

com essa taxa, embora passe a ser o país com o maior aumento percentual de tarifas durante o segundo mandato de Trump. No total, 60 países foram alvos desta investigação.

A nova taxação já era esperada pelo governo brasileiro. Em nota divulgada após o anúncio da tarifa pelo Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR), o Palácio do Planalto disse que rechaça a decisão dos EUA e acrescentou que “tendo em vista o caráter completamente arbitrário e injustificado das tarifas anunciadas contra o Brasil, iniciaremos imediatamente os trâmites para acionar os instrumentos previstos na Lei de Reciprocidade, aprovada por unanimidade pelo Congresso Nacional”.

Mas, integrantes do governo, dizem que só aplicarão de fato a reciprocidade a produtos que não prejudiquem a economia brasileira. Além disso, a ideia é ouvir os empresários. Na semana passada, depois de se reunir com o vice-presidente Geraldo Alckmin para discutir o tarifaço anterior de 25%, o setor de máquinas e equipamentos, por exemplo, se posicionou contra o uso da Lei da Reciprocidade, com a defesa de que a saída para o impasse comercial passa pela negociação e não pela revanche.

A eventual taxação aos produtos americanos só seria imposta agora para o caso de haver similares produzidos por outros países. Outra opção levantada por membros do governo brasileiro, prevista na Lei de Reciprocidade, é suspender obrigações de propriedade intelectual de produtos americanos, com o bloqueio de remessas de royalties.

O roteiro definido pelo governo em relação à reciprocidade só mudaria, segundo auxiliares de Lula, se os Estados Unidos adotassem novas medidas de retaliação ao país. Nesse caso, a gestão federal poderia impor imediatamente taxas aos produtos americanos.

Veja ranking: Brasil tem maior aumento percentual de tarifas em segundo mandato de Trump
Um outro caminho definido pelo Planalto diante dos tarifaços americanos é a busca de novos mercados para os produtos brasileiros. Nesse caso, a aposta principal está nos acordos de livre comércio do Mercosul. O bloco já assinou um acordo com a União Européia e abriu negociações com o Japão e Canadá. Há expectativa de retomada de negociações com o Canadá. O Brasil também aposta na expansão da venda de produtos para a China como forma de compensar a sobretaxa imposta pelos americanos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/07/2026

RESPOSTA MODERADA DE PEQUIM ÀS TARIFAS SINALIZA BUSCA POR ESTABILIDADE EM RELAÇÃO COM OS EUA, ANALISA ESPECIALISTA EM CHINA

Por Luciana Casemiro



O presidente dos EUA, Donald Trump, e o líder da China, Xi Jinping — Foto: ANDREW CABALLERO-REYNOLDS / AFP/30/10/2025

A postura pragmática da China diante da nova tarifa imposta pelos Estados Unidos demonstra o compromisso do governo de Xi Jinping com os acordos firmados e reforça a perspectiva de uma relação mais estável entre as duas maiores economias do mundo, avalia Larissa Wachholz, sócia da Vallya Participações e coordenadora do Programa Ásia e do Grupo de Análise da China do Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri).

Comércio, tarifas, investimentos e tecnologia deverão dominar a agenda do terceiro encontro entre Xi e Donald Trump neste mandato, que deve acontecer em setembro em Washington. O primeiro ocorreu em outubro do ano passado, na Coreia do Sul, à margem da Apec, e o segundo, em maio deste ano, em Pequim. Embora tenha condenado a justificativa americana para a nova tarifa — baseada na

alegação de importação de produtos produzidos com trabalho forçado —, Pequim evitou uma escalada que pudesse comprometer as negociações em andamento.

— Isso mostra o compromisso real da China em estabilizar a relação com os Estados Unidos. O governo chinês trata esse processo com muita seriedade e cautela. A opção de evitar responder imediatamente às tarifas ou às declarações americanas indica que Pequim pretende preservar o espaço para um acordo e reduzir as tensões que marcaram 2025. Essa postura reforça o objetivo de construir uma relação mais previsível e estável entre os dois países — afirma Larissa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/07/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TARIFAÇÃO DO TRUMP: IMPACTO EFETIVO NA ECONOMIA É MUITO PEQUENO, DIZ PESQUISADOR

Livio Ribeiro, pesquisador associado do FGV/Ibre, não acredita que um acordo comercial entre Brasil e EUA seja finalizado para evitar as tarifas tão cedo; setores específicos vão absorver os efeitos das taxas

Por Carlos Eduardo Valim

Apesar da alta alíquota estabelecida para o Brasil na nova fase do tarifaço do presidente americano, Donald Trump, os impactos efetivos para a economia tendem a continuar baixos, defende Livio Ribeiro, pesquisador associado do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV/Ibre). Mesmo com o tarifaço, promovido pelos Estados Unidos, afetando o País desde o ano passado, as exportações alcançaram um patamar recorde no primeiro semestre de 2026, com crescimento nos negócios com a China e a Europa. O acordo celebrado entre o Mercosul e a União Europeia também promete ajudar no futuro.

A tarifa americana de 12,5% sobre produtos importados de dezenas de países, incluindo o Brasil, anunciada na quinta-feira, 23, chegou um dia depois de entrar em vigor outra taxa, de 25%, estabelecida especificamente ao País.

A justificativa para a nova taxa foi de que o Brasil e mais 59 economias não combatem de forma efetiva a importação de produtos feitos em países que usam trabalho forçado. A anterior tratava de investigação da seção 301 pelo Escritório do Representante do Comércio dos EUA, com a alegação de prejuízos causados aos Estados Unidos pelo Brasil por conta de práticas comerciais e regulação de comércio digital, Pix, etanol e propriedade intelectual.

Segundo Ribeiro, que também é sócio da consultoria BRCCG, as negociações entre os dois países devem ficar em segundo plano, devido às dinâmicas eleitorais dominando o segundo semestre deste ano e uma vez que até agora as tarifas resultaram em impacto reduzido para o Brasil. A busca de um acordo comercial, então, não deve ser prioridade no momento.

A seguir, a entrevista concedida ao Estadão.

Com o anúncio da nova tarifa de 12,5% que afeta produtos brasileiros, somada à de 25% anunciada semana passada especificamente ao País, como ficam as exportações aos EUA?

Pelas minhas contas, essa tarifa efetiva de mais de 37% cumulativa para alguns produtos, além do setor de aço e alumínio, que recebeu alíquota de 50%, leva a uma tarifa efetiva chegando a 18% para os produtos brasileiros que vão para os EUA. São muitas as exceções de produtos para as duas tarifas anunciadas. Contabilizadas, chegam a mais de 3 mil. Alguns poucos estão sendo taxados na investigação de trabalho forçado que tinham escapado da tarifa de 25%, anunciada na semana

passada, como pescados, café e celulose. É preciso descer ao nível micro para entender quem é impactado. De pronto, ninguém sabe o que entra ou não. A discussão está em cada linha de item comercial.



O pesquisador Livio Ribeiro, do FGV-Ibre, considera que dinâmicas eleitorais prejudicam fechamento de um acordo comercial entre Brasil e EUA no momento
Foto: Helvio Romero/Estadão

Então, os efeitos maiores serão específicos em alguns setores?

O impacto do tarifaço do ano passado se provou razoável. A balança comercial do primeiro semestre mostrou exportações brasileiras ainda crescendo. O impacto efetivo na economia é muito pequeno, mas o peso grande é o setorial.

Qual deve ser o trabalho feito pelo Brasil frente a isso?

A briga é para mais produtos entrarem nas exceções. O governo fala de aplicar reciprocidade aos EUA, mas isso parece ser mais discurso do que algo que será realmente adotado. O interesse de acelerar isso é de ninguém. Também discutir tecnicamente não parece o caminho. Tanto a investigação pela seção 301 de trabalho forçado quanto a investigação específica para o Brasil trouxeram um debate que não foi necessariamente técnico. Vale mais continuar usando deliberadamente o varejo e o consumidor industrial americano para defender o nosso ponto, de que é prejudicial para eles o aumento de custos do produto brasileiro.

Muitas análises dizem que o desejo do governo Trump é celebrar um acordo comercial com o Brasil, e o ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Márcio Elias Rosa, também comentou que o tarifaço só vai acabar quando houver um acordo. Ele pode ser negociado agora?

Agora, entra uma consideração política e de política econômica. Existe o componente eleitoral aqui e lá. Com efeito mais aqui (nas eleições presidenciais) do que lá (nas eleições para o Parlamento, de meio de mandato presidencial). É o mais relevante na dinâmica eleitoral de tentar fazer pressão aqui por meio das tarifas. Este é o ponto mais central para a economia local. Já para a economia americana, faz mais sentido se preocupar com a tarifa de até 50% anunciada para o Canadá, que é mais relevante para eles, do que com o comércio com o Brasil, que é menor.

A partir dos documentos vazados do que seria a proposta americana de acordo com o Brasil, há o pedido de abertura de setores bem protegidos, como o de etanol e industrial, sem contrapartidas da parte dele. Pode fazer mais sentido, também por conta disso, para o governo brasileiro absorver o tarifaço do que fechar um acordo, e apostar na diversificação de mercados para os produtos afetados?

Infelizmente, é isso. O que vamos dizer? A discussão vai ficar mais no micro. Existe margem de manobra para mudar a lista de exceções. E as conversas devem se concentrar por aí.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/07/2026

CONTRATAÇÃO ANTECIPADA DE USINAS TERMELÉTRICAS AUMENTA CUSTO DA CONTA DE LUZ EM R\$ 4,75 BILHÕES

Segundo governo, medida é necessária por causa de El Niño e guerra e, se não fosse adotada, custo seria maior

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva resolveu antecipar para setembro deste ano a contratação de cinco usinas termelétricas que seriam acionadas futuramente, aumentando o custo da conta de luz em R\$ 4,75 bilhões.

Segundo o governo, a medida é fundamental para garantir a segurança do sistema elétrico brasileiro diante do El Niño e do cenário geopolítico e não antecipar os contratos poderia gerar um custo maior para o consumidor.

Ao Estadão, o Ministério de Minas e Energia (MME) afirmou que a decisão “segue recomendação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e foi tomada no âmbito do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE)” (leia mais abaixo).



Na foto, a Usina Termelétrica de Três Lagoas (MS), administrada pela Petrobras. Governo contratou energia de usinas termelétricas para dar potência ao sistema elétrico por 15 anos. Foto: Petrobras/Divulgação

Das cinco usinas antecipadas, quatro fazem parte do megaleilão de março. São todas térmicas, sendo quatro movidas a gás natural e uma abastecida com óleo diesel. Originalmente, as contratações começariam entre dezembro de 2026 e janeiro de 2028. Com a antecipação, a duração dos contratos será

estendida.

As usinas acionadas são Termomacaé-RJ (Petrobras), Termo Ceará Diesel-CE (Petrobras), Três Lagoas-MS (Petrobras) e Araucária-PR (Âmbar). Outra usina, a Manaus I, no Amazonas, venceu um leilão em 2022 e pertence à empresa Global Participações em Energia (GPE). Procuradas, as empresas não comentaram.

A decisão aumenta o custo total do megaleilão de energia realizado em março, que ficará entre R\$ 500 bilhões e R\$ 800 bilhões em 15 anos, e reacende os questionamentos sobre a necessidade da contratação de usinas térmicas no País.

Serão mais R\$ 4,75 bilhões na conta de luz dos consumidores no período de antecipação, até o fim de 2027, de acordo com estimativas da consultoria Volt Robotics. Não antecipar os contratos, por outro lado, poderia gerar um custo maior em 2026, com o acionamento de térmicas de forma emergencial, segundo especialistas.

O Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE), comandado pelo Ministério de Minas e Energia, aprovou a medida na quarta-feira, 22. Com a decisão, o governo aumentará o prazo de contratação das usinas selecionadas, que era de três a dez anos, aumentando também o custo para os consumidores.

O encargo recai sobre a conta de luz de todos os brasileiros, com exceção das famílias de baixa renda. Em todo o leilão, integrantes do setor elétrico estimam que as tarifas ficarão em média 10% mais caras para os consumidores residenciais e 20% mais caras para os grandes consumidores, que são as indústrias.

Medida é prudente, mas outras ações seriam mais eficientes, diz especialista

O El Niño, fenômeno que pode ocorrer de forma intensa ainda neste ano, tende a provocar seca nas regiões Norte e Nordeste, chuvas intensas e enchentes no Sul e ondas de calor em todas as regiões do País, o que aumenta a pressão sobre o consumo de energia.

“Antecipar a contratação de térmicas é uma medida prudente, mas sozinha não é a medida mais eficiente e mais equilibrada economicamente. Poderíamos tomar outras medidas”, diz o consultor Donato da Silva Filho, da Volt Robotics.

Segundo ele, opções mais eficientes seriam acelerar a inserção de sistemas de armazenamento no sistema elétrico, diminuir o imposto sobre baterias, incentivar o carregamento de veículos elétricos de manhã, e não à noite, no horário de pico, e fazer campanhas de conscientização junto à população.

“Estamos chegando a 1 milhão de veículos eletrificados. O País não pode deixar esse pessoal solto, ligando o carregamento a hora que quiser. Outro exemplo é o armazenamento por bateria. De manhã, sobra sol e podemos carregar essas baterias para descarregar no fim do dia.”

Segundo o especialista, o megaleilão realizado em março não é mais questionável pela necessidade de contratação no curto prazo, mas pelo volume contratado por um prazo de 15 anos. Em 2026, sem a antecipação, o governo poderia ter de contratar as mesmas usinas de forma emergencial.

“Com o El Niño, que está muito bem caracterizado, eu vou acabar pedindo para essas térmicas gerarem e, para gerar na emergência, vai ficar mais caro. De imediato, é uma situação que reduz o custo, mas o problema é que pode ser que eu não precise dela em 2027 e eu vou ficar pagando”, afirma Donato.

Decisão segue recomendação do Operador Nacional do Sistema e garante segurança, diz governo

A decisão “segue recomendação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e foi tomada no âmbito do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE)”, afirmou o Ministério de Minas e Energia ao Estadão. O governo queria contratar 4,2 GW de potência para o sistema em 2026, mas, no leilão de março, contratou 2,2 GW. A antecipação supre essa diferença.

“A medida visa a reforçar a segurança do atendimento eletroenergético frente à elevada probabilidade de ocorrência do fenômeno El Niño no segundo semestre de 2026 e às incertezas geopolíticas globais que impactam os preços dos combustíveis”, disse a pasta.

Ainda segundo o órgão, a antecipação não deve ser analisada individualmente e não é possível considerar que somente esta medida causará aumento de custo ao consumidor.

“A alternativa de despacho de usinas sem contrato (merchant), na ausência dessas contratações estruturais, tem custo de despacho superior e elevada incerteza quanto à disponibilidade, principalmente no atual cenário geopolítico mundial.”

O ministério consultou 13 empreendimentos sobre a possibilidade de antecipação. Do total, seis manifestaram interesse e cinco foram selecionados, segundo a pasta. “A seleção final priorizou projetos compatíveis com os requisitos operacionais indicados pelo ONS e que ofereciam o menor custo para os consumidores”, disse o órgão.

Megaleilão contratou energia de térmicas e foi questionado, mas foi mantido pela Justiça, TCU e Aneel

Em março, o governo contratou 19 gigawatts (GW) de potência para o sistema elétrico. O volume supera a capacidade instalada de Itaipu e representa cerca de um quarto do consumo de energia médio diário brasileiro.

O megaleilão teve entre os vencedores a Eneva, empresa que pertence ao BTG, de André Esteves; a Âmbor Energia, dos irmãos Joesley e Wesley Batista; e a Petrobras, controlada pelo governo federal. A Casa dos Ventos, empresa de energia eólica do empresário Mário Araripe, passou a atuar para anular o leilão.

Houve ações na Justiça e no Tribunal de Contas da União (TCU) contra o leilão. O setor de energias renováveis questionou os preços e o deságio dos vencedores. Além disso, argumentou que o governo contratou uma energia cara e poluente e desprezou soluções mais baratas e limpas, como o armazenamento de energia solar e eólica por baterias.

A área técnica do TCU e o Ministério Público Federal enxergaram sobrepreço, pouca concorrência e prejuízo para os consumidores, orientando pela suspensão do leilão. O governo aumentou o preço-teto do leilão em 101% em um período de apenas 72 horas. Além disso, o deságio médio entre o preço-teto e o valor vendido foi de 5,5%. A Justiça, o TCU e a Aneel, no entanto, deram sinal verde.

O argumento do governo e das empresas vencedoras é que o leilão é necessário e o aumento nos preços ocorreu porque o custo das usinas subiu. Com um valor menor, não haveriam interessados. Além disso, o Brasil precisaria de potência para o sistema elétrico que só as usinas térmicas são capazes de oferecer. A demanda não poderia ser plenamente atendida pelas energias renováveis, segundo esses grupos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/07/2026

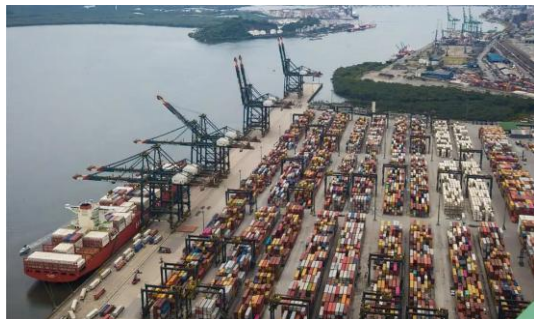


VALOR ECONÔMICO (SP)

23% DAS EXPORTAÇÕES AOS EUA SERÃO SOBRETAXADAS; 16,5% TERÃO ALÍQUOTA DE 37,5%, DIZ MINISTÉRIO

O percentual é inferior ao observado após o anúncio tarifário norte-americano de julho de 2025, quando 35,9% das exportações brasileiras aos EUA ficaram sujeitas a tarifas específicas de 40% ou 50%

Por Giordanna Neves, Valor — Brasília



Containers em terminal do Porto de Santos (SP) — Foto: Divulgação/Porto de Santos

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) estima que aproximadamente 23,1% das exportações brasileiras para os Estados Unidos, com base no comércio bilateral de 2024, estarão sujeitas às novas sobretaxas impostas no âmbito das investigações conduzidas com fundamento na Seção 301. O percentual é inferior ao observado após o anúncio tarifário americano de

30 de julho de 2025, quando 35,9% das exportações brasileiras para o mercado norte-americano ficaram sujeitas a tarifas específicas de 40% ou 50%.

Desse total, 4,7% das exportações serão atingidas exclusivamente pela tarifa adicional de 12,5%, caso de produtos como obras de pedra, gesso e materiais semelhantes, minérios, óleos essenciais e produtos de perfumaria e pescados. Outros 1,9% estarão sujeitos apenas à sobretaxa de 25%, categoria que inclui, entre outros itens, o açúcar.

A maior parcela, equivalente a 16,5% das exportações brasileiras aos EUA, será alcançada simultaneamente pelas duas medidas e ficará sujeita à sobretaxa acumulada de 37,5%. Nesse grupo estão produtos como máquinas e equipamentos, diversos tipos de madeira, gorduras e óleos, calçados, móveis e confecções.

Segundo o Mdic, cerca de 52,7% das exportações brasileiras para os EUA permanecem fora do alcance tanto das sobretaxas setoriais aplicadas com base na Seção 232 quanto das novas tarifas gerais e específicas impostas no âmbito da Seção 301. Esses produtos seguem sujeitos apenas às tarifas ordinárias de importação dos EUA. Estão nesse grupo itens como café, carnes, ferro fundido, aeronaves, suco de laranja, frutas, diversos produtos químicos e a maior parte das exportações de celulose.



As novas sobretaxas decorrem de duas decisões publicadas pelo governo dos Estados Unidos nos dias 15 e 23 de julho de 2026, ambas com base na Seção 301 da legislação comercial americana. A primeira impôs uma tarifa adicional de 25% sobre determinados produtos brasileiros, mas ampliou a lista de exceções em relação à proposta divulgada no início de julho. A medida entrou em vigor em 22 de julho, preservando apenas as mercadorias já embarcadas e em trânsito até 29 de julho.

A segunda decisão estabeleceu uma sobretaxa adicional de 12,5% para produtos brasileiros no âmbito da investigação sobre trabalho forçado nas cadeias globais de suprimentos. A medida integra uma ação mais ampla aplicada aos 60 principais parceiros comerciais dos Estados Unidos, com tarifas de 10% ou 12,5%, conforme o país.

Pelas regras americanas, os produtos sujeitos às tarifas setoriais da Seção 232, como aço e alumínio, permanecem fora do alcance dessas medidas e continuam submetidos exclusivamente ao regime tarifário específico previsto naquela legislação.

Desaceleração do comércio bilateral

Segundo o Mdic, a intensificação das tarifas dos Estados Unidos ocorre em meio à desaceleração do comércio bilateral. As exportações brasileiras para o mercado norte-americano caíram de US\$ 40,4 bilhões, recorde em 2024, para US\$ 37,7 bilhões em 2025 e seguiram em queda em 2026, refletindo sobretudo as sobretaxas impostas pelos EUA.

No primeiro semestre deste ano, os embarques recuaram 13% ante o mesmo período do ano anterior, para US\$ 17,4 bilhões, puxados pelas quedas nas vendas de petróleo (-30,4%) e de produtos siderúrgicos semiacabados (-21,7%).

Com isso, a participação dos EUA nas exportações brasileiras caiu de 12,1% para 9,4% entre os primeiros semestres de 2025 e 2026. As importações brasileiras de produtos americanos também diminuíram, levando a uma retração de 12,8% na corrente de comércio bilateral.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/07/2026

ARMADORAS SUSPENDEM ROTAS E ELEVAM TARIFAS

Por Camila Souza Ramos — De São Paulo

As rotas para transportar produtos pelo Oriente Médio passaram a ficar mais escassas e caras nos últimos dias. Grandes armadoras anunciaram alterações em suas políticas de transporte na região e elevação das tarifas, seja por causa dos custos extras de remanejamento, seja pela alta do preço do combustível marítimo, decorrente de elevação do petróleo.

A Maersk informou na quarta-feira a suspensão dos agendamentos de frete marítimo para boa parte dos países do Oriente Médio e de algumas rotas terrestres na região. Para cargas contendo alimentos, medicamentos e outros itens perecíveis, a empresa disse que “fará o máximo para garantir atenção especial”.

Para cargas refrigeradas, a Maersk suspendeu o agendamento de cargas partindo de e para o Iraque, Kuwait, Catar, Barein, Arábia Saudita (portos de Dammam, Al Jubail e King Abdullah), Jordânia e Emirados Árabes Unidos. Para este último, só estão sendo aceitos agendamentos de cargas importadas pelo porto de Khor Fakkan.

A Maersk informou que continua aceitando agendamentos de cargas refrigeradas de e para Líbano, Israel, Omã (via portos de Salalah e Sohar).

Para as cargas secas, a Maersk suspendeu todos os agendamentos de carga que partem e saem dos Emirados Árabes Unidos (exceto dos portos de Khor Fakkan e Jebel Ali), do Iraque e da Arábia Saudita. A companhia disse que continua aceitando agendamentos de cargas secas que transitam pelos portos de Jeddah e King Abdullah, na Arábia Saudita, pela Jordânia, pelos portos de Salalah e

Sohar, em Omã, pelos portos de Khor Fakkan (apenas importações) e Jebel Ali, nos Emirados Árabes Unidos, e no Líbano, Kuwait, Catar, Barein e Israel.

A Maersk também acrescentou uma taxa de frete de emergência para cargas em trânsito. Para cargas refrigeradas, o custo por contêiner do frete de emergência é de US\$ 3.800; para cargas secas, de US\$ 1.800 o contêiner de 20 pés e de US\$ 3.000 o contêiner de 40 pés. Essa taxa, segundo a companhia foi implementada “para viabilizar o redirecionamento até o destino final, o que inclui a busca por possíveis soluções de armazenamento, fretamentos adicionais, entre outras medidas”.

Além disso, a Maersk informou que cobra de todo navio que transita pelo Estreito de Ormuz uma taxa adicional de US\$ 1.000 o contêiner, e passou a implementar novos custos para o remanejamento de cargas no mar.

A CMA CGM também anunciou, na última terça-feira, uma sobretaxa de frete de emergência, que será cobrada a partir de 1 de agosto. Para o embarque de cargas refrigeradas, o valor adicional é de US\$ 165 por TEU, e para cargas secas, de US\$ 150 por TEU.

Ontem, a CMA CGM anunciou a elevação das taxas convencionais de frete das cargas com destinos para o Golfo do Oriente Médio e o Mar Vermelho, que variam conforme a origem dos embarques.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/07/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

WILLIAM VELLA NOZAKI - PETROBRAS

Executivos 24/07/2026 - 20:25



O conselho de administração da Petrobras elegeu, nesta sexta-feira (24), William Vella Nozaki como diretor executivo de transição energética e sustentabilidade (DTEN) da companhia, de forma interina, a partir do próximo dia 1º de agosto de 2026.

William Vella Nozaki já vinha desempenhando o cargo de gerente executivo de gestão integrada de transição energética da Petrobras, função ligada à Diretoria de Transição Energética e Sustentabilidade (DTEN) da empresa, desde agosto de 2024.

Nozaki também é membro do conselho de administração da Transpetro desde dezembro de 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2026

P-33 PARTE PARA DESMANTELAMENTO E RECICLAGEM EM RIO GRANDE

Por Danilo Oliveira Indústria naval 24/07/2026 - 19:59



Petrobras informou sobre saída da antiga plataforma, que estava acostada no Porto do Açu (RJ) desde 2024 e passará por processo de reciclagem no estaleiro da Ecovix, a exemplo da P-32

A antiga P-33 partiu, na última quinta-feira (23), rumo ao Estaleiro Rio Grande (RS), onde será submetida ao processo de reciclagem sustentável de embarcações. A plataforma desativada estava acostada no Porto do Açu, localizado em São João da Barra (RJ), desde fevereiro de 2024. A unidade foi

vendida em 2023 para a Gerdau S.A., em parceria com o grupo Ecovix, proprietário e operador do Estaleiro Rio Grande (ERG).

A P-33 ocupará o espaço anteriormente destinado à P-32, primeira unidade de produção flutuante da Petrobras a seguir a política de reciclagem sustentável implantada pela companhia, com foco em sustentabilidade, geração de valor, segurança e respeito ao meio ambiente e às pessoas. No caso da P-32, a Ecovix informou que mais de 90% da estrutura serão reaproveitados na forma de sucata metálica. O processo da P-32 foi concluído pelo ERG no começo de junho, com a retirada do último bloco da embarcação do espaço, e a P-33 já era aguardada para chegar este mês.

A P-33, que era utilizada no Campo de Marlim, na Bacia de Campos, tem aproximadamente 337 metros de comprimento, 54,5m de largura e cerca de 45 mil toneladas. Após a desmontagem no ERG, será feito o aproveitamento da sucata metálica para produção de aço e destinação correta dos demais resíduos pela Gerdau.

Em nota, a Petrobras informou que acompanha todas as etapas do plano de desmantelamento a fim de garantir o cumprimento das melhores práticas ASG (Ambiental, Social e Governança) da indústria mundial. O plano estratégico da Petrobras prevê o descomissionamento de 18 plataformas até 2030, sendo sete plataformas fixas e 11 unidades flutuantes.

No Porto do Açu, que também abrigou a P-32 antes do desmonte, está acostada a plataforma P-26, do tipo semissubmersível. Os calendários de retirada são definidos pela Petrobras, após avaliações técnicas. O contrato original foi firmado com até três anos de vigência, podendo ser prorrogado por aditivos.

Cronograma

Apesar das encomendas de um total de 13 navios para a Transpetro, a Ecovix vem reiterando que a estrutura do Estaleiro Rio Grande comporta o cronograma dessas obras e o desmonte e reciclagem da P-33. O CEO da Ecovix, Robson Passos, explicou que o tamanho do dique comporta esse serviço, que deve durar em torno de oito meses, considerando a similaridade das duas plataformas e a curva de aprendizado adquirida pelas equipes do ERG no desmonte da P-32.

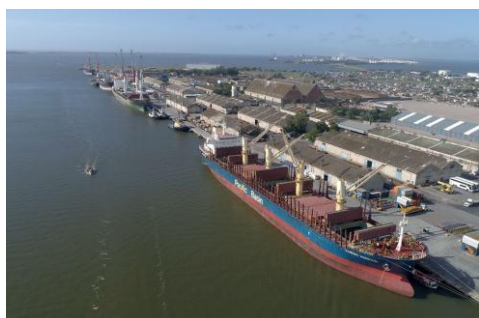
Passos destacou que o ERG foi projetado para construção de até dois cascos de plataformas do tipo FPSO, o que corresponderia a uma média de 80 mil toneladas de aço por ano. E que o dique e os pátios têm capacidade para execução dos serviços, assim como as fábricas de painéis e de blocos.

Segundo o executivo, a capacidade de processamento de aço e de docagem são suficientes para atender os contratos dos quatro Handymax — em consórcio com o grupo Mac Laren, além dos cinco gasleiros (lote B) e dos quatro navios MR1 (Medium Range). “Analisando os três contratos, a soma é menor do que as 80 mil toneladas e o prazo de fabricação é de cinco anos. Existe uma ‘folga’”, afirmou Passos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/07/2026

DHN CONCEDE LICENÇA DE IMPLANTAÇÃO PARA VTS EM RIO GRANDE

Da Redação Portos e logística 24/07/2026 - 19:34



A Diretoria Geral de Navegação (DHN) da Marinha do Brasil concedeu a licença de implantação para o serviço de tráfego de embarcações do Porto de Rio Grande (RS). A autorização abrange a área marítima adjacente e águas interiores, contendo a área da poligonal do porto — canais de acesso, bacias de manobra, áreas de fundeio internas e externas e cais acostados, bem como as áreas de fundeio ‘Romeo’, ‘Sierra’ e a área de despejo de material dragado.

O proponente deverá submeter à aprovação do Centro de

Auxílios à Navegação Almirante Moraes Rego (CAMR) os procedimentos operacionais padronizados (SOP, do inglês Standard Operating Procedures), em conformidade com a IALA Guideline G1141. Também precisará da aprovação dos Procedimentos para os Navegantes, necessários ao funcionamento do VTS junto à Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul (CPRS) e do CAMR.

O diretor de hidrografia e navegação, vice almirante Ricardo Jaques Ferreira, também ressaltou a necessidade de homologação do CAMR para os documentos relativos à comunicação aos terminais de uso privado (TUP) da intenção de implantar o VTS e as condições em que isso será feito, de acordo com dispositivos da Normam-602 da DHN. A portaria entrou em vigor nesta sexta-feira (24), data da publicação no Diário Oficial da União.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2026

MODELO PERMITIU ESTALEIROS NACIONAIS COMPETINDO EM IGUALDADE COM INTERNACIONAIS, AVALIA BACCI

Por Danilo Oliveira Indústria naval 24/07/2026 - 19:09



Para presidente da Transpetro, mecanismos de equalização contribuíram para que maior parte das embarcações do Mar Aberto tenha sido contratada para construção no Brasil

A renovação da frota da Transpetro começou a ganhar forma efetivamente com a compra de equipamentos, o corte de chapas e o início das obras dos primeiros petroleiros no Estaleiro Rio Grande (RS) em 2026. Em menos de quatro anos, a empresa contratou no mercado brasileiro um total de 13 navios, 18 barcas e 18 empurradores que integram o 'Mar

Aberto', programa de expansão e modernização da navegação do Sistema Petrobras. Mais três gaseiros serão construídos na China. O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, destacou que a estratégia foi realizar licitações internacionais abertas, permitindo a participação de estaleiros brasileiros e estrangeiros que atendessem aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos nos editais.

Ele ressaltou que, para assegurar condições competitivas, os editais incorporaram mecanismos de equalização que consideram diferenças tributárias, depreciação acelerada e as condições de financiamento disponíveis no momento da apresentação das propostas, sobretudo a possibilidade de utilização de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

"Esse modelo permitiu que estaleiros nacionais competissem em igualdade de condições com estaleiros internacionais. Como resultado, a maior parte das embarcações do programa será construída no Brasil, combinando competitividade, eficiência e atendimento às necessidades operacionais da Transpetro", afirmou Bacci, em entrevista à Portos e Navios.

As novas embarcações já são projetadas para atender às exigências de descarbonização, com mais eficiência e potencial de reduzir, em até 30%, as emissões de gases de efeito estufa (GEE). Segundo Bacci, em vez de apostar em um único combustível, os projetos foram concebidos para que a frota possa acompanhar a evolução das diferentes soluções energéticas ao longo de sua vida útil.

O presidente disse à reportagem que o cronograma garante previsibilidade na expansão da frota e avanço contínuo do programa de renovação. E que os recursos necessários para a execução dos contratos já firmados estão previstos na carteira de investimentos da Petrobras. Bacci confirmou que a Transpetro estuda a possibilidade de novas aquisições de navios, mas que isso depende de uma série de fatores técnicos e econômicos, além das condições de mercado, a serem avaliados junto à Petrobras.

Confira abaixo a entrevista do presidente da Transpetro.

Portos e Navios: Nas primeiras falas e apresentações da sua gestão sobre o então 'TP25', a Transpetro detalhou suas demandas e o cenário da indústria local. Também havia desafios em relação à governança e leis que precisavam ser discutidas para que a contratação de embarcações se tornasse realidade. Nesses mais de três anos, quais foram os principais percalços que a empresa enfrentou para viabilizar o programa de renovação e modernização da frota?

Sérgio Bacci: Em pouco mais de três anos, a Transpetro estruturou e colocou em prática um dos maiores programas de renovação da frota de sua história, com a contratação de quatro navios Handy, oito gaseiros, 18 barcas, 18 empurradores e quatro navios da classe MR1 (Medium Range 1).

O principal desafio foi construir um modelo de contratação que reunisse segurança jurídica, governança, competitividade e capacidade de execução. Isso exigiu o aperfeiçoamento dos processos internos, diálogo permanente com os órgãos de controle, coordenação entre diferentes áreas da companhia e articulação com diversos atores envolvidos na viabilização dos projetos.

Outro ponto importante foi estruturar licitações capazes de atrair ampla concorrência e garantir as melhores condições para a companhia, preservando a transparência e o rigor técnico em todas as etapas das contratações.

Nesse processo, também foi necessário considerar o contexto da indústria naval brasileira, que vinha de um longo período de baixa demanda. Os estaleiros precisaram recompor gradualmente equipes, capacidades produtivas e cadeias de fornecimento para atender ao novo ciclo de encomendas. E tivemos o apoio sempre constante da presidente da Petrobras, Magda Chambriard, que impulsionou tudo que estamos fazendo para ampliar e renovar a frota do Sistema Petrobras.

PN: Os editais internacionais previram a possibilidade de construção em estaleiros no Brasil. Nas etapas seguintes, a Transpetro levou em consideração critérios de equalização de custos que viabilizaram a contratação de navios, barcas e empurradores em estaleiros locais. Quais aspectos levaram a Transpetro a apostar na possibilidade construção no Brasil, sobretudo para os navios?

Bacci: O programa Mar Aberto foi estruturado para atender às necessidades operacionais da Petrobras e da Transpetro, ampliando a capacidade logística da companhia, reduzindo a exposição ao mercado de afretamento e incorporando embarcações mais modernas, eficientes e alinhadas aos desafios da transição energética.

Desde o início, a estratégia foi realizar licitações internacionais abertas, permitindo a participação de estaleiros brasileiros e estrangeiros que atendessem aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos nos editais. O objetivo sempre foi garantir ampla concorrência e contratar as melhores soluções para a companhia.

Para assegurar condições competitivas, os editais incorporaram mecanismos de equalização que consideram diferenças tributárias, depreciação acelerada e as condições de financiamento disponíveis no momento da apresentação das propostas. Entre esses instrumentos, destacamos a possibilidade de utilização de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), uma política pública de fomento à indústria naval brasileira, com condições compatíveis às praticadas por outros países que também apoiam seu setor naval.

Esse modelo permitiu que estaleiros nacionais competissem em igualdade de condições com estaleiros internacionais. Como resultado, a maior parte das embarcações do programa será construída no Brasil, combinando competitividade, eficiência e atendimento às necessidades operacionais da Transpetro.

PN: Após o início do 'TP25' e do atual 'Mar Aberto', o cenário geopolítico se agravou e as tensões externas levaram o mundo a ampliar as discussões sobre segurança energética. Tudo isso em meio às discussões sobre descarbonização do setor marítimo na IMO. Na visão da Transpetro, o quanto é

importante para esses projetos encontrar soluções locais para o transporte de combustíveis e para o abastecimento das embarcações?

Bacci: Para a Transpetro, o fortalecimento de soluções locais é estratégico para garantir maior segurança energética e logística, especialmente diante da baixa disponibilidade de embarcações e da volatilidade dos fretes. A ampliação da frota própria traz mais previsibilidade operacional, reduz a exposição ao mercado de afretamento e apoia o crescimento da produção da Petrobras.

No campo ambiental, as novas embarcações já são projetadas para atender às exigências de descarbonização, com maior eficiência e potencial de reduzir em até 30% as emissões de gases de efeito estufa.

PN: A escolha dos chamados 'combustíveis do futuro' depende de decisões de diversos atores internacionais e locais, o que impactará a navegação em todo o mundo. Uma das soluções em discussão, principalmente no Brasil, é o etanol. O quanto esses fatores influenciaram a configuração multicomcombustível dos futuros navios da frota da Transpetro?

Bacci: As discussões sobre os chamados combustíveis do futuro influenciaram diretamente o desenvolvimento dos novos navios da Transpetro. Como a transição energética no transporte marítimo ainda está em evolução e depende de definições regulatórias, tecnológicas e de mercado em escala global, a companhia optou por uma estratégia baseada na flexibilidade. Em vez de apostar em um único combustível, os projetos foram concebidos para que a frota possa acompanhar a evolução das diferentes soluções energéticas ao longo de sua vida útil.

As encomendas do Programa Mar Aberto estão em sintonia com a estratégia da Organização Marítima Internacional (IMO) para redução das emissões de gases de efeito estufa no transporte marítimo e com a meta de neutralidade das emissões líquidas até 2050. Por isso, todas as novas embarcações incorporam tecnologias voltadas à eficiência energética, à redução do consumo de combustível e à diminuição da pegada de carbono.

Mais do que escolher um combustível específico, a estratégia da Transpetro foi desenvolver uma frota preparada para diferentes alternativas tecnológicas, preservando flexibilidade operacional, eficiência e aderência à evolução das regulamentações internacionais para a descarbonização do transporte marítimo.

PN: Hoje, como está a questão da disponibilidade de recursos da Transpetro para a construção dos navios já contratados?

Bacci: Os recursos necessários para a execução dos contratos já firmados estão previstos na carteira de investimentos da Petrobras e seguem disponíveis para o andamento dos projetos. A companhia já realizou desembolsos iniciais da ordem de R\$ 100 milhões para atividades como aquisição de aço, contratação de seguros e demais providências necessárias ao início das obras.

As liberações financeiras ocorrem de forma planejada, em conformidade com os marcos contratuais e a evolução física dos projetos, observando os processos de governança, controle e fiscalização adotados pela companhia.

Os recursos destinados aos contratos já celebrados estão assegurados, garantindo a continuidade das etapas previstas para a construção das embarcações.

PN: Como está a situação da contratação do financiamento para essas obras?

Bacci: No âmbito do Programa Mar Aberto, o Fundo da Marinha Mercante (FMM) já aprovou recursos para a construção de quatro navios da classe Handy, cinco navios gaseiros, quatro navios MR1 e 36 embarcações da navegação interior, sendo 18 barcas e 18 empurradores, totalizando cerca de R\$ 5,2 bilhões em projetos.



A possibilidade de utilização de recursos do FMM foi considerada na estruturação das licitações. O fundo é um instrumento de financiamento destinado ao setor naval e opera de acordo com regras e condições estabelecidas pelos órgãos competentes.

A contratação dos financiamentos junto ao FMM ocorre de forma gradual, em consonância com o avanço dos processos licitatórios, a formalização dos contratos e a evolução das etapas de implantação de cada empreendimento.

PN: Qual a expectativa do cronograma de entrega e entrada em operação dos futuros navios da Transpetro? (Handymax, gaseiros, MR1, barcas e empurradores)

Bacci: O cronograma de entrega das novas embarcações está organizado de forma escalonada e contínua. Os navios Handy têm entrada em operação prevista para maio de 2028, enquanto os gaseiros e os navios MR1, que também serão construídos no Estaleiro Rio Grande, terão a primeira unidade entregue em até 33 meses após a eficácia contratual, com novas entregas a cada seis meses.

No segmento de navegação interior, os empurradores entram em operação a partir de outubro de 2027, e as barcas serão implantadas em três lotes, com operações entre novembro de 2026 e fevereiro de 2028.

Esse cronograma garante previsibilidade na expansão da frota e avanço contínuo do programa de renovação.

PN: Para os 9 aliviadores (afretados) e para 3 navios gaseiros, a Transpetro entendeu que as unidades deveriam ser construídas em outros países (Coreia e China, respectivamente). Quais fatores pesaram nessa decisão da companhia?

Bacci: No caso dos navios gaseiros, não houve uma decisão prévia pela construção das embarcações no exterior. A contratação ocorreu por meio de licitação pública internacional, aberta à participação de estaleiros brasileiros e estrangeiros que atendessem aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos no edital.

O processo foi dividido em dois lotes, dos quais um foi vencido pelo Estaleiro Rio Grande, no Brasil, e outro pelo estaleiro Zhoushan Dashenzhou Shipbuilding Co., na China. O resultado refletiu os critérios previstos na licitação, com o objetivo de assegurar as melhores condições para atender às necessidades operacionais da Transpetro e do Sistema Petrobras.

Já no caso dos navios aliviadores Suezmax DP2, a contratação considerou aspectos como disponibilidade de mercado, especificações técnicas, competitividade e cronograma de atendimento da demanda logística. Trata-se de embarcações altamente especializadas, cuja construção demanda tecnologia avançada, requisitos específicos de engenharia e infraestrutura naval dedicada. Nesse contexto, a contratação internacional mostrou-se a alternativa mais adequada para assegurar o atendimento aos requisitos técnicos e aos prazos necessários ao suporte das operações do Sistema Petrobras.

PN: Entre alguns fornecedores e construtores, há avaliação de que o período de 10 anos de escassez de grandes projetos impactou a competitividade da indústria de navieiras no Brasil. E que isso faz com que muitos itens precisem ser importados, por falta de similares no país. Existe um esforço e/ou metas para aumentar o conteúdo local desses projetos?

Bacci: O Programa Mar Aberto foi estruturado para renovar e ampliar a frota da dos Sistema Petrobras, atendendo às necessidades operacionais e logísticas da companhia. A definição dos equipamentos e componentes utilizados em cada projeto faz parte do processo de construção conduzido pelos estaleiros, observados os requisitos técnicos e contratuais estabelecidos pela Transpetro.

As embarcações contratadas em estaleiros brasileiros podem gerar oportunidades para fornecedores instalados no país, à medida que os projetos avançam. No entanto, a contratação de peças e equipamentos é de responsabilidade dos estaleiros, que definem suas cadeias de suprimentos de acordo com as especificações técnicas e as condições de mercado.

PN: A Transpetro já tem em estudo a possibilidade de contratar mais embarcações? De que tipo?

Bacci: Além das embarcações já contratadas, a Transpetro mantém estudos relacionados à possível aquisição de navios da classe Medium Range (MR2), prevista no Plano de Negócios da Petrobras para o período de 2026 a 2030. Como o projeto ainda está em fase de estudo, eventuais contratações dependerão das avaliações técnicas, das necessidades operacionais, da estratégia de negócio e das condições de mercado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2026

DOF OTIMIZA FROTA E INFORMA PERDA DO 'SKANDI AMAZONAS'

Por Danilo Oliveira Offshore 23/07/2026 - 21:28



Empresa anunciou duas transações que envolvem venda de 4 PSVs e compra de 2 CSVs. Em comunicado, grupo explicou que valor para recuperação da embarcação encalhada em Macaé superaria valor da apólice

O grupo DOF anunciou, nesta quinta-feira (23), duas transações envolvendo um total de seis embarcações como parte dos esforços para otimizar a frota e fortalecer a posição da companhia em suas principais áreas de atuação. Em uma transação a empresa vendeu 4 PSVs (transporte de suprimentos). Na outra adquiriu 2 CSVs (apoio à construção) com guindastes de 250 toneladas

que atualmente estão em construção.

Em comunicado ao mercado, a empresa ressaltou que as transações vão resultar em maior capacidade de geração de receita e longevidade da frota, sem comprometer a meta de alavancagem, de 1,5x a 2,0x, ou a capacidade de retorno para os acionistas no curto prazo. A DOF também declarou a perda total do AHTS (manuseio de âncoras) Skandi Amazonas, que sofreu acidente em maio.

PSVs

Os 4 PSVs vendidos foram construídos ou adquiridos entre 2008 e 2012: Skandi Mongstad (2008), Skandi Flora (2009), Skandi Feistein (2011) and Skandi Kvitsøy (2012). Essas embarcações devem ser entregues durante o terceiro trimestre de 2026. Os navios continuarão cumprindo seus contratos vigentes. A DOF vai manter a responsabilidade pela gestão das quatro embarcações e uma participação minoritária na empresa adquirente. A venda vai gerar aproximadamente US\$ 50 milhões em receita líquida após o pagamento das dívidas relacionadas aos navios.

CSVs

A DOF firmou acordo com uma subsidiária da Geveran Trading Company para compra de dois CSVs. As embarcações, atualmente em construção (design SALT 310 OCV), estão sendo construídas pela PaxOcean, na China. Esse modelo tem nas especificações um guindaste submarino de 250 toneladas, 1.750 metros quadrados (m²) de convés, 123 metros de comprimento total e 25 metros de boca. Cada navio será equipado com dois ROVs de classe de trabalho.

As embarcações vão contribuir com a capacidade no segmento de CSV de médio porte da DOF no segmento subsea global. As especificações dos barcos de apoio as habilitam para uma série de projetos alinhados com as áreas de atuação da DOF, incluindo inspeção, manutenção e reparo (IMR), serviços de construção submarina e suporte em campo.

A DOF destacou que continua a vivenciar um mercado forte e aquecido de concorrências nesses segmentos e que enxerga muitas oportunidades concretas para empregar os dois barcos com retorno financeiro atrativo. “O escopo exato do trabalho das embarcações será definido perto da data de entrega, baseado na composição geral da frota da DOF e da situação contratual da época”, acrescentou a empresa.

A entrega das duas embarcações está prevista para ocorrer no 4º trimestre de 2027 e no primeiro trimestre de 2028. De acordo com a DOF, 85% do preço de compra será pago na entrega. A aquisição será custeada por meio de uma combinação de recursos provenientes da venda dos navios e financiamento do débito aberto.

Skandi Amazonas

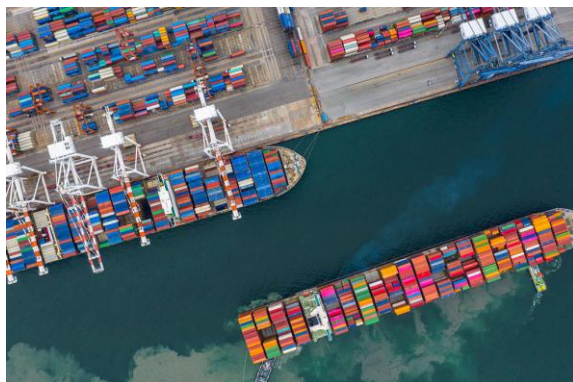
A DOF declarou a perda total do AHTS Skandi Amazonas, que encalhou próximo a Macaé (RJ), no último dia 15 de maio, danificando o casco e resultando na entrada de água na embarcação. A empresa informou que, após avaliação minuciosa dos dados sofridos, a conclusão foi que o potencial custo de reconstrução excederia o valor segurado do casco e do maquinário da embarcação. A empresa receberá o pagamento da indenização de US\$ 115 milhões pela apólice do casco e das máquinas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2026

AFRMM ARRECADA R\$ 1,9 BILHÃO NO PRIMEIRO SEMESTRE

Por Danilo Oliveira Indústria naval 23/07/2026 - 19:13



Valor bruto foi 13% inferior ao mesmo período de 2025. De janeiro a junho, FMM desembolsou R\$ 674 milhões para financiamento de embarcações e R\$ 69 milhões para projetos da infraestrutura aquaviária

Os valores arrecadados no Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) totalizaram R\$ 1,9 bilhão no primeiro semestre de 2026. O montante ficou 13% abaixo dos R\$ 2,2 bilhões arrecadados no mesmo período de 2025. No segundo trimestre, a arrecadação bruta ficou em R\$ 1,07 bilhão, 5% a mais que o apurado entre abril e junho do ano passado (R\$

1,02 bilhão).

A arrecadação líquida nos seis primeiros meses do ano ficou em R\$ 1,3 bilhão, 29% abaixo do primeiro semestre do ano passado (R\$ 1,9 bilhão). No segundo trimestre, a arrecadação líquida caiu 21% em relação ao mesmo período de 2025, passando de R\$ 808 milhões para R\$ 637 milhões. As informações constam no relatório trimestral do AFRMM consolidado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

Os valores líquidos incluem os itens relativos à emenda constitucional 135/2024, que desvincula os 30% das receitas de contribuições sociais, impostos, taxas e multas da União até o final de 2032 (DRU), bem como a parcela que cabe ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) referente aos fundos: Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT (3%); do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM (1,5%); e Naval – FN (10,40%). No segundo trimestre, cada um desses itens (FMM, DRU, FNDCT, FDEPM e FN) teve variação negativa de aproximadamente 21,2% na comparação ano a ano, uma vez que são proporções fixas da arrecadação total.

A receita total do Fundo da Marinha Mercante (FMM) no primeiro semestre foi de R\$ 3,8 bilhões, 3,5% abaixo dos R\$ 3,9 bilhões no mesmo período de 2025. No segundo trimestre, esse quantitativo ficou em R\$ 1,88 bilhão, o que representou baixa de 2% em relação aos R\$ 1,9 bilhão registrados em igual período do ano passado.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 123/2026
Página 69 de 69
Data: 24/07/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O relatório traz ainda que, de abril a junho de 2026, foram aplicados R\$ 1 bilhão de recursos do FMM, 129% a mais que os R\$ 462,3 milhões desembolsados no mesmo período de 2025. Do total no 2T26, R\$ 445 milhões foram para financiamento de projetos de embarcações, 171% acima dos R\$ 165 milhões no segundo trimestre do ano passado. De abril a junho, outros R\$ 183 milhões foram para financiamento de projetos de infraestrutura portuária e aquaviária (+164%).

No semestre, foram aplicados R\$ 1,7 bilhão de recursos do fundo, 70% a mais que em igual período anterior (R\$ 979 milhões). Ao todo, R\$ 674 milhões foram direcionados ao financiamento de embarcações nos seis primeiros meses do ano, aumento de 21% em relação ao mesmo período de 2025 (R\$ 559 milhões). De janeiro a junho, não houve repasses para financiamento de projetos de estaleiros. Já para financiamento de projetos de infraestrutura portuária e aquaviária foram contabilizados R\$ 387 milhões, valor 460% superior aos R\$ 69 milhões registrados em igual período de 2025.

De janeiro a junho, não houve ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do AFRMM. Esse item abrange os valores que correspondem às parcelas que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência previstas nas leis 9.432/1997 e 10.893/2004.

No segundo trimestre, os recursos descontados diretamente da arrecadação do AFRMM, relativos ao ressarcimento da Receita Federal (RFB) ficaram em R\$ 430 milhões, 104% acima dos R\$ 211 milhões do mesmo período do ano passado. No primeiro semestre, esse montante ficou em R\$ 598 milhões, ante R\$ 333 milhões (+79%) nos seis primeiros meses de 2025.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 24/07/2026