

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 124/2026
Data: 27/07/2026**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ZELADORIA DEFICIENTE EM SANTOS PREJUDICA ATIVIDADES, EMPRESAS E VEÍCULOS NA ALEMOA	4
TCU APONTA FALHAS EM PROJETOS NO PORTO DE SANTOS E COBRA MAIS PLANEJAMENTO PARA ACELERAR INVESTIMENTOS	5
OS DOIS FREIOS DA COMPETITIVIDADE BRASILEIRA NOS PORTOS	8
COMUNICAÇÃO APROXIMA PORTOS DA SOCIEDADE E FORTALECE IMAGEM DO SETOR, DIZ EXECUTIVA DA BTP	11
A NECESSIDADE DE CONCILIAR OS USOS DO TERRITÓRIO	12
TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES PODE TER ACESSO AO PORTO DE SANTOS E ELE É APOIADO POR DEPUTADOS DA REGIÃO	14
JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP	16
TCP PARANAGUÁ BATE RECORDE HISTÓRICO E MOVIMENTA 835 MIL TEUS NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2026	16
ITAJAÍ ABRE NOVA DISPUTA PELO MERCADO DE CONTÊINERES COM ARRENDAMENTO BILIONÁRIO DO ITJ01	18
PL 733 PODE REDEFINIR O FUTURO DOS PORTOS BRASILEIROS, AFIRMA ESPECIALISTA EM DIREITO MARÍTIMO	19
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	21
DEFINIDA DATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO SISTEMA AQUAVIÁRIO INTEGRADO DO SUL E LAGOA MIRIM21	
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	21
O QUE É O REIDI E COMO ELE INCENTIVA PROJETOS NOS SETORES PORTUÁRIO, AEROPORTUÁRIO E HIDROVIÁRIO	21
MPOR REALIZA VISITAS TÉCNICAS A EMPREENDIMENTOS NO AEROPORTO DE FORTALEZA E NO PORTO DO MUCURIBE	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – O PORTO DE SANTANA E OS GARGALOS DO ARCO NORTE	23
INSIGHT – LOGÍSTICA - NOVO “TARIFAÇÃO” DOS EUA PODE REDESENHAR AS ROTAS MARÍTIMAS DO BRASIL	24
POLÍTICA - CRESCE NÚMERO DE BRASILEIROS QUE VOTAM NO EXTERIOR	26
NACIONAL - HUB – CURTAS - PSD OFICIALIZA RONALDO CAIADO COMO CANDIDATO À PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA	28
<i>Caiado: candidatura oficializada</i>	28
<i>Alternativa de pacificação</i>	28
<i>A fala de Milei</i>	28
<i>Desrespeito</i>	28
POLÍTICA - AUMENTO DO ELEITORADO IDOSO PAUTA CAMPANHAS; ABSTENÇÃO É DESAFIO	29
POLÍTICA - LULA MANDA RECADO AOS EUA: “NÃO META O DEDO NAS NOSSAS ELEIÇÕES”	30
POLÍTICA - PT ACIONA TSE E NO STF CONTRA MENSAGEM DE ‘BOLSONARO DA IA’	32
POLÍTICA - FLÁVIO VÊ LUTA DO “BEM CONTRA O MAL”	33
TRANSPORTES - PORTOS - NOVO TERMINAL DE GRÃOS ENTRA EM OPERAÇÃO NO PORTO DE SANTANA	34
TRANSPORTES - PORTOS - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM SUAPE CRESCE 25,6% NO 1º SEMESTRE	35
TRANSPORTES - HIDROVIAS - ANTAQ MARCA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DE SISTEMA AQUAVIÁRIO	36
TRANSPORTES – OPINIÃO - O ABASTECIMENTO QUE APONTA PARA O FUTURO	37
TRANSPORTES - PORTOS E AEROPORTOS - MPOR ACOMPANHA PROJETOS DE EXPANSÃO NO AEROPORTO E NO PORTO DE FORTALEZA	38
TRANSPORTES - RODOVIAS - PROJETO CAMINHO DOS ROMEIROS RECEBE CONTRIBUIÇÕES DA SOCIEDADE EM APARECIDA39	
COMÉRCIO EXTERIOR - EM ARTIGO NO WASHINGTON POST, LULA CRITICA TARIFAÇÃO DOS EUA	40
COMÉRCIO EXTERIOR - EMPRESAS ACIONAM JUSTIÇA CONTRA TARIFAS	41
OPINIÃO ARTIGOS - GESTÃO - O QUE NÃO SE FALA NAS REUNIÕES?	41
FINANÇAS - B3: COM ‘RESPIRO’ TÉCNICO, FLUXO ESTRANGEIRO DÁ SINAL DE RETOMADA	43
JUSTIÇA - PRESIDENTE DO STF REBATE ATAQUE DE MILEI A ALEXANDRE DE MORAES	45
JUSTIÇA - OCTAVIO GALLOTTI MORRE AOS 95 ANOS	46
JUSTIÇA - BRASIL E PORTUGAL REFORÇAM COOPERAÇÃO ENTRE OS JUDICIÁRIOS	46
INTERNACIONAL - IRÃ PROMETE RESPOSTA CONTRA A UCRÂNIA APÓS ATAQUE A NAVIO	48
INTERNACIONAL - NETANYAHU CRITICA PREFEITO DE NY	49
JORNAL O GLOBO – RJ	50
DUAS DÉCADAS APÓS DESCOBERTA DO PRÉ-SAL, DESAFIO DO PAÍS É REPOR RESERVAS PARA MANTER AUTOSSUFICIÊNCIA	50
PETRÓLEO DESPENCA COM TRÉGUA NOS ATAQUES ENTRE EUA E IRÃ	54
ARGENTINA ESTÁ EM UMA 'SITUAÇÃO MAIS SAUDÁVEL' DESDE QUE MILEI ASSUMIU O CARGO, AFIRMA CHEFE DO FMI	56
APÓS ANO RUIM, RIO RECUPERA ESPAÇO NA EUFORIA LOGÍSTICA DO E-COMMERCE	58
AÇÕES DA JBS SALTAM QUASE 10% APÓS EUA ANUNCIAREM QUE VÃO RETOMAR IMPORTAÇÕES DE GADO DO MÉXICO	58



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 60

PROBLEMAS DE GOVERNANÇA E SITUAÇÃO FISCAL ESTÃO PARALISANDO O PAÍS, DIZ MENDONÇA DE BARROS.....	60
PERTO DO FIM DO PRAZO DA JUSTIÇA, BRASKEM E CREDORES AINDA VIVEM IMPASSE.....	64
MINORITÁRIOS TENTAM BARRAR ASSEMBLEIA QUE DECIDIRÁ INCORPORAÇÃO DAS AÇÕES DA EMAE PELA SABESP.....	65
INDÚSTRIA DE PETRÓLEO ENCARA 2º SEMESTRE DE INCERTEZA, COM BRASIL NO RADAR	66

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 68

INFRAESTRUTURA PRECÁRIA É OBSTÁCULO AO ESCOAMENTO DA SAFRA	68
CHINESAS DE MÉDIO PORTE AVANÇAM NO MERCADO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS DO AGRONEGÓCIO NO BRASIL	71
NO MARANHÃO, AÇO VERDE DO BRASIL PRODUZ AÇO DE BAIXA EMISSÃO E ALTA PERFORMANCE.....	71
CRIME ORGANIZADO ALTERA LOGÍSTICA PARA MANTER TRÁFICO PARA A EUROPA	72

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 76

ARTIGO - APOSENTADORIA ESPECIAL SEM IDADE MÍNIMA PARA MARÍTIMOS E OFFSHORE: VITÓRIA IMPORTANTE, MAS QUE EXIGE ESTRATÉGIA	76
CSENO DEFENDE MAIOR PROCURA A FORNECEDORES LOCAIS E HORIZONTE DE LONGO PRAZO.....	78
CMA CGM ANUNCIA SOBRETAXA DE COMBUSTÍVEL EMERGENCIAL EM MEIO À CRISE NO ORIENTE MÉDIO	79
GOVERNO PREPARA CONTRAPROPOSTA PARA DESTRAVAR CONCESSÃO DA HIDROVIA DO PARAGUAI	80
REGRAS PARA USO DE BIOCOMBUSTÍVEIS NO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO ENTRAM EM CONSULTA	80
CONSULTA PÚBLICA ABRE CAMINHO PARA ARRENDAMENTO DE TERMINAL DE CONTÊINERES ITJ01 EM ITAJAÍ.....	81
IMPASSE SOBRE DRAGAGEM DO TAPAJÓS EXPÕE CONFLITO ENTRE CORREDOR DE GRÃOS E EXIGÊNCIAS AMBIENTAIS.....	82
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LIMITA CUSTO DE ESTUDOS DA FERROGRÃO E MANTÉM CRONOGRAMA RUMO AO TCU	83
FPSO CIDADE DE ITAJAÍ ATINGE 97,2% DE EFICIÊNCIA EM BAÚNA APÓS CAMPANHA DE REVITALIZAÇÃO.....	84
TCP PARANAGUÁ BATE RECORDE DE 835 MIL TEUS NO 1º SEMESTRE DE 2026	84

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 86

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	86
--	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ZELADORIA DEFICIENTE EM SANTOS PREJUDICA ATIVIDADES, EMPRESAS E VEÍCULOS NA ALEMOA

Empresários cobram ações constantes e efetivas da Prefeitura no bairro que é essencial ao Porto **Por Ted Sartori 26 de julho de 2026**



Trânsito de veículos pesados prejudica asfalto das vias da Alemoa, em Santos, que não recebem manutenção adequada (Vanessa Rodrigues/ AT)

Bairro fundamental para a atividade portuária e logística de Santos, no litoral de São Paulo, o Distrito Industrial da Alemoa sofre com dificuldades relacionadas à zeladoria, pavimentação e drenagem, fazendo com que empresas, terminais e transportadoras instaladas no local tenham problemas constantes. A estimativa é que circulem diariamente pelo bairro em torno de 15 mil caminhões.

“Como um bairro titulado e tributado igual a todos os outros, não entendemos ser justo não termos coleta de lixo, varrição e manutenção preventiva da drenagem, além de pavimentação regularmente”, sintetiza o presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), João Maria Menano.

A presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), Rose Fassina, lembra que as queixas são recorrentes sobre a pavimentação comprometida pelo intenso tráfego de veículos pesados, as obras que se estendem por longos períodos e acabam interferindo na rotina operacional e as vias sem alternativa de desvio quando há trechos interditados.

“Isso causa atrasos na entrada e saída de cargas, aumento de custo com manutenção de veículos e insegurança para motoristas que precisam contornar trechos interditados ou danificados. Como a Alemoa concentra praticamente todo o acesso rodoviário ao Porto, qualquer instabilidade viária ali afeta a cadeia logística como um todo”.

O diretor-executivo da Dínamo Inter Agrícola e presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), Luiz Alberto Levy Júnior, argumenta que os impactos atingem a mobilidade, a segurança e a eficiência das operações.

“Buracos, pavimento deteriorado e pontos de drenagem e limpeza que precisam de maior atenção acabam aumentando o tempo dos deslocamentos, provocando desvios, desgaste dos veículos e trazendo dificuldades também para quem trabalha diariamente na região”.

Levy Júnior acrescenta que há avanços na tentativa da Prefeitura de melhorar a zeladoria. “A Alemoa gera empregos, movimenta a economia e presta um serviço fundamental ao Porto de Santos. Melhorar sua infraestrutura e sua zeladoria significa melhorar também a competitividade do próprio Porto”.

Outro lado

Em nota, a Prefeitura informou que, em conjunto com a Terra Santos, vem intensificando os serviços de corte de mato e árvores e limpeza nas ruas da Alemoa.

Na terça-feira (21), diz a Administração, houve mutirão com 58 trabalhadores na Rua Comendador Hercílio Camargo Barbosa. “Os serviços ainda não foram finalizados em razão da extensão da via pública. Os trabalhos também foram iniciados na Avenida Dr. Alberto Schweitzer. A limpeza, incluindo varrição, capinação, raspção e coleta de resíduos, vem ocorrendo rotineiramente, dentro do previsto para o bairro”, lista.

A Prefeitura disse ainda que houve serviço de manutenção asfáltica entre os dias 1º e 18 nas avenidas Alberto Schweitzer, Aurélio Batista Felix e Alfredo das Neves, além das Ruas dos Italianos e José P. Blandy.



Prefeitura de Santos asfaltou e liberou a Rua dos Italianos para o tráfego (Vanessa Rodrigues/AT)

Entidades querem solução

Um bom e recente exemplo da complicada situação no Distrito Industrial da Alemoa está na Rua dos Italianos. Uma das principais vias de saída de caminhões, ela estava intransitável, chegou a ficar interditada e sem previsão de liberação ao tráfego, conforme A Tribuna noticiou no último dia 7. No entanto, a abertura veio na semana passada, após receber manutenção asfáltica e limpeza no sistema de drenagem, de acordo com a Prefeitura. A liberação foi

confirmada na última quinta-feira pela Reportagem.

“Entendemos que o grande fluxo de veículos pesados impõe desafios específicos à conservação do pavimento. Por isso, talvez seja necessário pensarmos não apenas em reparos pontuais, mas em uma solução de engenharia mais definitiva, adequada à realidade operacional da Alemoa”, sugere o diretor da Dínamo e presidente da ABTTC, Luiz Alberto Levy Júnior.

A presidente do Sindisan, Rose Fassina, também acha que a solução definitiva não passa por reparos pontuais, mas por tirar o peso do tráfego de uma malha viária urbana que nunca foi projetada para esse volume.

“Isso significa acelerar o projeto de acesso direto ao Porto, hoje em fase de planejamento entre Prefeitura, Autoridade Portuária de Santos, Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), Governo do Estado e Ecovias. Enquanto essa alternativa não sai do papel, qualquer via da Alemoa que sirva de desvio vai continuar se deteriorando”.

O presidente da AMA, João Maria Menano, diz que não há dúvida sobre o que é necessário ser feito. “Tem que arrumar, limpar drenagem existente e pavimentar novamente, se for o caso”, define. “Evidentemente que fechar uma rua por completo atrapalha todo o trânsito de caminhões. De fato, a manutenção preventiva corrigiria o problema ao invés de sempre termos que fazer as corretivas diante do trânsito constante, mas é preciso e é possível acharmos um meio-termo sempre”, finaliza

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/07/2026

TCU APONTA FALHAS EM PROJETOS NO PORTO DE SANTOS E COBRA MAIS PLANEJAMENTO PARA ACELERAR INVESTIMENTOS

Em entrevista para A Tribuna, ministro-substituto Marcos Bemquerer Costa destaca acompanhamento do Tecon Santos 10 e do Túnel Santos-Guarujá

Por Ted Sartori 26 de julho de 2026

O ministro-substituto do Tribunal de Contas da União (TCU), Marcos Bemquerer Costa, veio na última semana ao Porto de Santos pela primeira vez e falou, em entrevista para A Tribuna, sobre o trabalho efetuado pela Corte de Contas com relação a uma série de pontos em que o setor portuário está

envolvido. Dentre eles, estão os problemas relativos aos estudos de viabilidade, o planejamento ruim de obras no Brasil, as mudanças regulatórias e a atenção constante aos projetos envolvendo o complexo portuário santista.



Marcos Bemquerer Costa: “A culpa da demora cai no TCU, mas é o projeto que não chega adequado” (Vanessa Rodrigues/ AT)

Engenheiro eletricitista de Minas Gerais e ministro-substituto do TCU desde 2001, onde ingressou por concurso, Bemquerer Costa construiu, antes disso, trajetória predominantemente técnica, ligada ao controle externo e à análise da administração pública. A vinda dele ao Porto de Santos aconteceu dentro de uma ampla programação envolvendo a Autoridade Portuária de

Santos (APS) e o Grupo Tribuna, onde o ministro esteve na quinta-feira.

O Tribunal de Contas da União (TCU) tem conseguido equilibrar segurança jurídica e rapidez na análise dos grandes projetos?

Com certeza. Para esses projetos, por exemplo, de desestatização ou de concessão, temos prazo. Temos que analisar toda a documentação e ter a decisão antes do leilão. A análise é muito profunda, mas muito rápida também. De modo geral, os processos no TCU são muito mais rápidos do que, por exemplo, no Judiciário. Então, muitas vezes o licitante prefere recorrer ao TCU do que recorrer à Justiça, porque nossas decisões são muito mais céleres. Claro que a gente ainda pode melhorar, mas nós já avançamos muito, os prazos hoje são bem razoáveis.

O TCU vê algum risco de excesso de judicialização afastar investimentos também?

Com a criação da SecexConsenso (Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos), todos sentam à mesa para tentar destravar grandes obras e projetos (é um órgão do TCU criado em 2022 para mediar disputas complexas e renegociar contratos de concessões e obras públicas, promovendo o diálogo entre o setor público e privado).

E um dos pontos sempre levantados por lá é a questão da judicialização, que é um custo muito alto para o projeto. Muitas vezes, esse prazo em que o processo fica correndo na Justiça traz muito prejuízo para investidor, União e o usuário, que não vai ter o serviço. É um risco muito grande. Então, uma das preocupações do TCU com essa SecexConsenso é justamente tentar diminuir essa questão da litigiosidade na Justiça.

Como o TCU vê a necessidade de ampliar rapidamente a capacidade portuária brasileira?

Estamos sempre analisando a questão do Custo Brasil, que é um dos maiores do mundo. É o custo que é agregado para exportar ou importar algum produto. E um dos grandes gargalos é a questão portuária. Para o nosso aumento da produção de grãos e de vários produtos, é necessário escoar, exportar. Essa questão é fundamental.

Temos necessidade de rapidamente investir na infraestrutura aeroportuária, de rodovias, de ferrovias e de hidrovias para diminuir esse Custo Brasil e esse gargalo.

O Tribunal está satisfeito com a qualidade técnica dos estudos que chegam para análise?

Não, nem sempre. Há estudos muito bons, empresas que fazem estudos excelentes, mas uma grande parte - projetos de concessão e de desestatização, por exemplo - chega com o estudo não adequado, com parâmetros não aceitáveis ou não completos.

Muitas vezes temos que voltar com esses estudos para refazer. Nossos técnicos analisam, veem o que precisa ser alterado, e esses projetos retornam ao TCU para uma nova análise.

Isso é importante ressaltar, porque muitas vezes a culpa da demora cai no TCU, mas é o projeto que não chega adequado ou a demora no envio de novos e necessários documentos. Normalmente, nossa análise é rápida, mas precisa ter os documentos necessários.

E os estudos de viabilidade? Têm melhorado nos últimos anos? Ainda há muitas falhas que atrasam os projetos?

Têm falhas, mas já melhoraram bastante. Há pouco tempo praticamente todo o estudo retornava. Agora não, nós já estamos conseguindo, com a melhoria da qualidade, analisar e aprovar alguns diretamente.

Tem a Infra S.A (empresa pública federal responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes), que é recente e atualmente é responsável por grande parte. A qualidade do trabalho dessa Infra realmente tem melhorado muito, são bons trabalhos.



"Uma grande parte – projetos de concessão e de desestatização, por exemplo – chega com o estudo não adequado, com parâmetros não aceitáveis ou não completos", diz ministro (Vanessa Rodrigues/AT)

O Brasil ainda planeja mal suas obras?

Sim, com certeza. A gente tem esperança de melhora, mas há alguns fatores complicadores e acontece o que a gente chama de pulverização.

Muitas obras não têm um programa específico, uma orientação centralizada. Muitas obras atualmente vêm de emendas parlamentares e elas são determinadas pelos deputados, pelos senadores.

Há uma pulverização e uma descoordenação porque cada um consegue a obra legitimamente para seu reduto, para onde ele tem interesse, mas muitas vezes essas obras não estão conectadas com a necessidade ou com a política centralizada de governo.

Isso é um problema que o TCU tem levantado nas suas auditorias: a necessidade de, mesmo para essas emendas parlamentares, haver coordenação centralizada.

Mas há quem critique o TCU dizendo que ele acaba atrasando obras importantes. Como o senhor responde a essa visão?

Tem a parte dos estudos, a da execução, mas muitas vezes a gente tem que analisar para poder autorizar o edital de licitação, até porque passa previamente pelo TCU. E pode haver atraso igual como eu comentei anteriormente.

Mas tem um ponto que é importante chamar a atenção: que o TCU só paralisa a obra em execução em último caso.

Vou citar o exemplo de uma rodovia que estava sendo construída no sul da Bahia em dois lotes, uma partindo de leste para oeste e outra do inverso. Só que dava 100 quilômetros de diferença. Não iam se encontrar.

Nossos técnicos descobriram. Caso deixasse continuar, teria que derrubar depois e gastar novamente. A gente atua dessa maneira.

O excesso de mudanças regulatórias preocupa o TCU?

Preocupa, mas, ultimamente, tem havido mais estabilidade nesse ponto.

Nós fazemos auditorias nas agências reguladoras e nossa atuação é justamente analisar e verificar a atuação, ou seja, como elas estão atuando. A gente chama de uma fiscalização de segunda ordem. Nós não atuamos no que é o objeto delas, mas na atuação delas. Se há excesso de regulação ou alguma ilegalidade, algum problema nesse nível, nós levantamos em nossas auditorias e estamos conseguindo melhorias nessa área.

O TCU acompanha de forma diferenciada os investimentos no maior Porto do País e do Hemisfério Sul, que é o de Santos?

Com certeza. Temos acompanhado vários processos. Atualmente tem o Tecon Santos 10 (futuro megaterminal no cais do Saboó) e o túnel imerso Santos-Guarujá que estão no nosso radar.

Há inúmeros processos. Na reunião desta quinta-feira (última quinta-feira, na sede da Autoridade Portuária de Santos, APS), a própria APS estava chamando a atenção para o nosso acompanhamento sobre a governança da empresa pública federal, da publicidade, da transparência e também a questão do combate ao tráfico de drogas e à corrupção.

O TCU acompanha e tem sido muito importante.

A nova modelagem da dragagem tende a dar maior segurança jurídica ao Porto de Santos?

Acho que é mais segurança técnica para os navios grandes poderem trafegar. Ela é extremamente necessária porque os navios estão cada vez com calado maior.

Não só no Porto de Santos, mas já tive processos envolvendo dragagem em outros portos brasileiros. É sempre um problema complexo porque envolve a questão ambiental muito forte. Não são processos fáceis de resolver.

O Porto de Santos vive um momento de expansão sem precedentes. Na visão do senhor, quais são os maiores riscos para que essa carteira de projetos efetivamente saia do papel e quais são as prioridades que não podem mais ser adiadas?

Temos vários problemas envolvendo esse planejamento. A questão jurídica é muito importante para investir. O investidor quer segurança jurídica, nós sabemos disso.

E no Brasil, às vezes, tem algumas mudanças repentinas. Há alguns anos, a APS seria privatizada. E, pouco tempo depois, passou a ser uma empresa com um altíssimo nível de investimento, mais de 100 vezes o que era há três anos.

É importante ter segurança jurídica e técnica. O TCU tem papel importante nessas duas questões, pois nós olhamos o lado técnico e damos segurança jurídica.

Quando vem um projeto ou uma privatização respaldada pelos pareceres do TCU, o investidor tem mais segurança.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/07/2026

OS DOIS FREIOS DA COMPETITIVIDADE BRASILEIRA NOS PORTOS

A logística marítima e portuária mundial vive o seu período de maior instabilidade desde a Segunda Guerra Mundial

Por Maxwell Rodrigues 26 de julho de 2026



(Imagem gerada por IA)

A logística marítima e portuária mundial vive o seu período de maior instabilidade desde a Segunda Guerra Mundial. Os gargalos de infraestrutura e as tensões geopolíticas não são mais crises temporárias, tornaram-se o “novo normal”. Nesse cenário de incertezas, o Brasil emerge como uma peça simultaneamente cobiçada, negligenciada e biologicamente privilegiada pelas circunstâncias globais.

A infraestrutura portuária global está estrangulada por dois fatores: saturação física e vulnerabilidade geográfica. Conflitos no Mar

Vermelho forçam o desvio de rotas pelo Cabo da Boa Esperança, adicionando até 14 dias de viagem ao comércio Ásia-Europa. Paralelamente, secas severas decorrentes de mudanças climáticas limitaram historicamente o tráfego no Canal do Panamá.



Diante desse cenário, os países desenvolvidos (EUA, União Europeia e blocos asiáticos) enxergam o Brasil através de uma lente de pragmatismo cético. As economias centrais reconhecem o Brasil como o celeiro do mundo. Sem os portos de Santos, Paranaguá (PR) e o Arco Norte escoando commodities, a inflação global de alimentos colapsaria governos no Ocidente e no Oriente.

Os países desenvolvidos enxergam o Brasil como um parceiro de alta fricção. A falta de ferrovias de alta capacidade, o excesso de burocracia aduaneira e o histórico de greves e gargalos nos acessos rodoviários aos portos fazem com que o Custo Brasil seja precificado internacionalmente como um fator de instabilidade crônica.

Apesar dos problemas, o alinhamento histórico do Brasil com o Ocidente e a ausência de conflitos étnicos ou territoriais tornam o País um destino natural para investimentos de friendshoring (transferência de cadeias de suprimentos para nações aliadas). É possível afirmar que o Brasil é um país abençoado pela geografia e dotado de uma resiliência quase inexplicável.

Ao longo de décadas, o País atravessou sucessivas gestões políticas e escolhas econômicas que, em qualquer outra nação, teriam exterminado a viabilidade econômica do Estado. O fechamento de indústrias, a insegurança jurídica e a carga tributária asfixiante foram, no entanto, amortecidos por vantagens naturais comparativas que nenhum governo conseguiu destruir.

O País sobrevive e prospera em setores vitais graças aos seguintes pilares:

O agronegócio de alta tecnologia:

Mesmo com juros elevados e estradas precárias, a combinação de solo, água, luminosidade e a tecnologia desenvolvida pela Embrapa permitiram ao agro brasileiro quebrar recordes sucessivos de produtividade. O setor privado do agro financiou sua própria eficiência interna para compensar a deficiência da infraestrutura pública.

A transição energética e a matriz limpa:

O futuro reserva ao Brasil uma nova camada de "sorte geográfica" através da transição energética global, onde o país já larga na frente com uma das matrizes mais limpas do planeta.

Hidrogênio verde (H2V):

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE) transformou-se em um hub global para a produção de hidrogênio verde, atraindo bilhões em memorandos de entendimento com empresas europeias que precisam descarbonizar suas indústrias.

Biocombustíveis de segunda geração (E2G):

O Brasil lidera a produção de etanol de segunda geração e o desenvolvimento de Combustível Sustentável de Aviação (SAF), utilizando o bagaço da cana-de-açúcar. Empresas globais de aviação e navegação olham para o Brasil como o principal fornecedor desses novos insumos.

Para deixar de ser apenas um exportador de matéria-prima bruta e refém de seus gargalos, o Brasil precisa adotar três posicionamentos estratégicos:

Portos indústrias (ZPEs):

Processar commodities na zona portuária antes de exportar.

Zonas de cabotagem:

Desafogar rodovias expandindo o transporte marítimo interno.

Hubs de bunkering verde:

Abastecer navios globais com metanol e amônia verde nos portos nacionais.



Em vez de apenas exportar soja em grão ou minério bruto, o País deve criar Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) adjacentes aos portos. O objetivo deve ser processar o produto utilizando energia limpa local, exportando o produto já industrializado com pegada de carbono zero.

Além disso, precisa desvincular totalmente a gestão de acessos terrestres (ferrovias e hidrovias) da burocracia estatal, garantindo que o fluxo de chegada aos portos acompanhe a velocidade do crescimento do agro. E mais: posicionar portos estratégicos (como Santos e Suape) para serem os principais postos de reabastecimento (bunkering) de navios movidos a combustíveis alternativos (como metanol verde ou amônia), atraindo as frotas mais modernas do mundo.

Enquanto a infraestrutura física enfrenta seus limites, a infraestrutura humana das empresas também vive uma crise silenciosa de esgotamento. O ambiente corporativo atual construiu um universo de inclusão sem meritocracia, onde a priorização de narrativas de vulnerabilidade e o nivelamento por baixo substituíram a cobrança por entrega, performance e resiliência profissional.

O resultado prático desse cenário é o burnout da geração produtiva (profissionais entre 30 e 50 anos, em cargos de liderança e execução técnica), que se vê obrigada a carregar o dobro da carga de trabalho para compensar a falta de tração de uma nova geração caracterizada pela baixa tolerância à frustração e pelo vitimismo estrutural.

O Instituto Gallup (empresa de pesquisa de opinião pública, análise de dados e consultoria corporativa mais famosa e respeitada do mundo) monitora continuamente os níveis globais de engajamento no trabalho e expõe onde a corda arrebenta.

O nível de engajamento ativo dos trabalhadores mais jovens vem despencando acentuadamente nos últimos anos. Apenas 39% deles reportam estar realmente "prosperando" na transição para o mercado profissional corporativo. O menor comprometimento da base operacional não reduz o volume de metas da empresa. Como consequência direta, o Gallup reporta que os gerentes sofrem consideravelmente mais com carga de trabalho incontrolável e pressão irracional de tempo do que seus subordinados diretos. O líder acaba trabalhando duas horas a mais por dia para auditar, corrigir e refazer entregas superficiais.

Imagine uma multinacional de logística ou tecnologia. A diretoria cobra o cumprimento de uma meta de exportação complexa travada por gargalos portuários. O analista júnior (Geração Z) se recusa a estender o horário ou lidar com a crise após o expediente sob a justificativa de limites saudáveis de estresse. Se receber um feedback incisivo sobre a baixa entrega, há risco de desengajamento completo por se sentir injustiçado.

O gerente (Geração Produtiva, 35 a 45 anos), imprensado entre a obrigação de entregar o resultado para manter o emprego e a necessidade de gerenciar uma equipe frágil, absorve o erro. Esse gerente trabalha até a madrugada, acumulando estresse crônico. O resultado de longo prazo é o recorde histórico de processos trabalhistas e afastamentos médicos por esgotamento documentados globalmente.

Jovens recém-ingressos no mercado limitam-se ao mínimo denominador comum de suas funções, recusando-se a resolver problemas complexos sob a justificativa de preservação da saúde mental. O trabalho acumulado e os problemas reais não desaparecem, eles são redirecionados para os gestores e analistas seniores, que trabalham de 12 a 14 horas por dia para cobrir o vácuo operacional.

Líderes relatam a impossibilidade de aplicar feedbacks corretivos de performance sem que o colaborador da nova geração encare a crítica técnica como uma ofensa pessoal, perseguição ou gatilho de ansiedade. Para evitar crises internas e processos, a liderança absorve o erro, refaz o trabalho e poupa o liderado, gerando um estresse acumulado devastador na média gerência.

Casos reais demonstram profissionais com menos de um ano de empresa exigindo promoções para cargos de liderança baseados estritamente em suas demandas pessoais de qualidade de vida e representatividade, sem apresentar resultados financeiros ou métricas de eficiência que justifiquem o

cargo. Quando a promoção não ocorre, o engajamento cai a zero, gerando sobrecarga na equipe que de fato entrega valor.

Este desequilíbrio força a parcela produtiva do mercado a operar no limite de suas capacidades mentais e físicas. Eles precisam gerenciar a complexidade de um mercado global travado por gargalos logísticos reais enquanto lidam, internamente, com uma força de trabalho que muitas vezes prioriza o direito ao descanso antes mesmo de entregar o resultado.

Herdamos redes de transporte subdesenvolvidas, burocracia portuária estatal e décadas de negligência em investimentos de base física que tornam o frete caro e imprevisível. Uma nova força de trabalho está moldada pela inclusão desprovida de meritocracia. Essa base operacional frequentemente prioriza narrativas de autoproteção e o direito ao descanso antes mesmo de demonstrar competência técnica ou entregar resultados reais.

O impacto desse cenário nos países em desenvolvimento, especialmente no Brasil, é dramático. O milagre estatístico do agronegócio e a promessa dourada da transição energética correm o risco de se tornarem conquistas inúteis. De nada adiantará produzir hidrogênio verde em larga escala se as salas de controle e os portos de escoamento forem geridos por equipes sem resiliência operacional ou sob a supervisão de líderes esgotados pelo absenteísmo alheio.

Para eliminar a fricção gerada pela fragilidade comportamental, as corporações acelerarão massivamente a automação, a inteligência artificial nos portos e o uso de robótica na logística. O vácuo de produtividade humana da nova geração será preenchido por algoritmos que não exigem validação emocional. Temos a consolidação de duas classes profissionais distintas. Uma elite minoritária de alta performance (altamente demandada, hiper-remunerada e em risco constante de adoecimento) e uma massa operacional intercambiável, restrita a tarefas básicas de baixo valor agregado e estagnada na carreira.

O mercado ditará sua própria correção. Quando a bolha das concessões corporativas estourar e as empresas perderem competitividade global por falta de entrega, o romantismo das políticas corporativas sem cobrança perderá espaço para a dura realidade de sobrevivência do mercado. A meritocracia voltará a ser exigida não por escolha, mas por extrema necessidade de sobrevivência do negócio.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/07/2026

COMUNICAÇÃO APROXIMA PORTOS DA SOCIEDADE E FORTALECE IMAGEM DO SETOR, DIZ EXECUTIVA DA BTP

Gerente de Comunicação, Marketing e Responsabilidade Social destaca papel estratégico da área para mostrar impactos, investimentos e ações sociais do Porto de Santos

Por Bárbara Farias 25 de julho de 2026



Paula Bertelli (BTP/ Divulgação)

A comunicação é um dos pilares estratégicos do setor portuário. Além de mostrar a complexidade das operações na movimentação das riquezas que o País produz e o quanto os portos impactam a vida da população, ela fortalece a reputação das empresas e constrói relacionamentos com diferentes públicos, pontua a gerente de Comunicação, Marketing e Responsabilidade Social da Brasil Terminal Portuário (BTP), Paula Bertelli Chaves dos Santos.



“Muitas vezes, a população conhece o porto visualmente, mas não compreende sua dimensão e sua importância para o desenvolvimento da região. Por isso, é importante mostrar que o Porto não está separado da cidade. Ele faz parte do território e pode deixar um legado positivo para a comunidade”, afirma Paula. “A comunicação ajuda justamente a construir essa conexão, dando visibilidade aos investimentos, projetos sociais e iniciativas que aproximam o porto da sociedade”, complementa.

Com passagem por agências de publicidade, veículos de comunicação e instituições financeiras, a executiva destaca que a diversidade de experiências foi determinante para construir uma visão estratégica da comunicação de um setor tão relevante quanto o portuário. “A comunicação precisa estar em total sinergia com o dinamismo do negócio e os anseios da sociedade. Atualmente, o Porto já está inserido na pauta recorrente de jornais, programas de rádios e de televisão, um fato que há alguns anos não era uma realidade e representa uma mudança muito positiva”.

Paula salienta que cabe ao seu setor dar visibilidade às iniciativas da empresa na relação Porto-Cidade. “Nos últimos dez anos, mais de 125 iniciativas receberam apoio da BTP por meio de leis de incentivo fiscal. Em 2026, são 29 projetos apoiados, alcançando mais de 350 mil pessoas na Baixada. A comunicação tem justamente o papel de conectar essas histórias, dar visibilidade a esses impactos e mostrar que, por trás de uma grande operação portuária, existe também um compromisso com as pessoas e com o desenvolvimento da região”.

Em relação ao avanço célere da tecnologia, ela avalia que a inteligência artificial pode ser uma aliada, mas frisa que o diferencial continuará sendo humano. “O porto do futuro será mais tecnológico e inclusivo, mas não será definido apenas por máquinas e sim por pessoas capazes de operá-las, interpretá-las e evolui-las”.

Proximidade

Paula projeta, para os próximos dez anos, uma comunicação mais integrada às agendas de inovação, sustentabilidade e ESG. “A comunicação será mais transparente e próxima. Os públicos vão querer saber não apenas o que uma empresa faz, mas que impacto que ela gera, quais são seus compromissos e como transforma esses compromissos em ações concretas”.

A gerente comenta ainda que a transição tecnológica tem contribuído para a diversidade e inclusão em um setor historicamente masculino. “Estamos vivenciando um importante momento de transformação nos portos brasileiros com a ampliação da presença de mulheres no setor, conquistando espaços desde a operação de grandes equipamentos portuários até cargos de liderança executiva”.

Ela diz que, na BTP, as mulheres ocupam mais de 55% das lideranças em nível gerencial e a empresa é o único terminal de contêineres do Porto de Santos a contar com uma operadora de bordo em cada turno de trabalho. “Toda mulher traz consigo experiências e perspectivas que enriquecem os ambientes em que atua. Quanto mais plural é uma equipe, maior é a capacidade de compreender diferentes públicos e construir soluções mais completas”.

Para as mulheres que desejam construir carreira no setor portuário, Paula recomenda: “Estejam abertas às oportunidades, mostrem seu potencial e não tenham medo de ocupar espaços. O setor portuário está se transformando e há cada vez mais espaço para mulheres em diferentes áreas e posições”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/07/2026

A NECESSIDADE DE CONCILIAR OS USOS DO TERRITÓRIO

Debate sobre concessões de rios brasileiros reforça a necessidade de conciliar desenvolvimento econômico, logística e preservação ambiental

Por Eduardo Pessoa de Queiroz



(Divulgação/ Antaq)

Um dos temas que se tornou pauta nas discussões sobre infraestrutura no País recentemente são as concessões dos serviços de rios brasileiros. Grupos aparentemente antagônicos vêm apresentando argumentações diversas sobre esses projetos. O debate ganhou força depois que o Decreto 12.600/2025, que previa incluir os rios Tapajós, Tocantins e Madeira no Programa Nacional de Desestatização, provocou protestos de

comunidades indígenas, principalmente em Santarém, e acabou revogado.

O Brasil possui cerca de 20 mil quilômetros de vias efetivamente navegadas, com potencial de ultrapassar 40 mil. Desde 2023, o País possui orientação para aperfeiçoar os trechos naturalmente navegáveis e expandir a malha hidroviária, assim como na União Europeia, nos Estados Unidos e na China. Esse marco veio com o lançamento do Plano Geral de Outorgas para Trechos Hidroviários (PGO-H), elaborado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), delimitando trechos estratégicos para atuação do Estado com a colaboração da iniciativa privada.

Uma contribuição recente ao debate foi apresentada pela equipe liderada pela professora Juliana Siqueira-Gay (Poli-USP), em parceria com o Instituto Socioambiental, em trabalho denominado “Contribuições da Avaliação Ambiental Estratégica para o planejamento de transportes na Amazônia”. O documento aponta avanços e fragilidades do planejamento estatal e defende o instrumento denominado Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) para os corredores logísticos amazônicos.

Mariel Nakane, uma das autoras, destaca a necessidade de um olhar territorial dos impactos cumulativos de ferrovias, rodovias, hidrovias e portos. Desse conjunto de reflexões, em especial sobre provimento de infraestruturas de transportes no território, cabe perguntar se e como os projetos hidroviários em curso podem ser soluções logísticas para o País.

O uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas, mas também pelo dinamismo da economia, da sociedade e pelo arcabouço normativo. Nesse sentido, o planejamento setorial é apenas um instrumento parcial. Tratar os usos do território isoladamente exponencia eventuais acúmulos de impactos.

Considerando que o território é uma essência material dialética das atividades humanas, e não apenas uma delimitação rígida, antes de escolher modais de transporte e prover infraestruturas - não olhando apenas para a racionalidade econômica - há de se pensar quais usos priorizar no território. Isso significa que antes de pensarmos nos transportes, entre outros usos específicos, o País deveria estabelecer diretrizes de uso do território.

A conciliação dos usos do território deve começar com o estabelecimento de diretrizes de ordenamento, convencionadas pela sociedade. Mas como as hidrovias podem ser concebidas nesse contexto?

Hidrovias e a questão ambiental

O exemplo da bacia do Tapajós, com suas características morfoclimáticas únicas e realidades socioespaciais recentemente alteradas por novas dinâmicas territoriais, é emblemático: reúne cerca de 13 povos indígenas apenas no Baixo Tapajós - mais de 7 mil pessoas em 64 aldeias -, além de dezenas de comunidades ribeirinhas e quilombolas em toda a bacia. Ao mesmo tempo, está em região que foi alvo da expansão da fronteira econômica nas últimas décadas, tornando-se parte de um corredor de exportação de grãos.

Rios como o Juruena, o Teles-Pires e o próprio Tapajós foram preteridos na estruturação do escoamento agrícola, dando-se preferência à rodovia, fato que auxiliou na formação de padrões

territoriais de ocupação no formato de espinhas de peixe, que contribuem para o aumento da degradação florestal.

Hoje, temos a oportunidade de buscar escolhas mais adequadas às demandas atuais. Não que essas alterem totalmente o que foi feito no passado, mas o planejamento de transportes deveria seguir diretrizes territoriais convencionadas pela sociedade, das quais instrumentos como AAE deveriam advir.

Para isso, faz-se necessária a elaboração de políticas de usos do território que definam e que possam dar a dimensão exata de quais intervenções deveriam ser prioritárias, mais cuidadosas com ambientes sensíveis ou inviáveis - orientação que hoje não temos.

A ordem das perspectivas importa, pois traduz a própria lógica de se pensar o território, das escalas maiores para as menores, evitando sobreposições ou ausência de sinergia entre os diferentes usos.

As hidrovias devem ser consideradas em qualquer instrumento de planejamento territorial e de transportes. Os estudos hidroviários em curso não ignoram as questões ambientais, os Estudos de Viabilidade Técnica-Econômica-Ambiental e as consultas públicas seguem o escrutínio legal.

Os estudos da Antaq sobre os rios Madeira e Paraguai mostram vantagens do modal hidroviário: menor emissão de poluentes, ganho de escala e conexão de regiões pouco acessíveis.

Como a navegação em rios já existentes dispensa a abertura de novos corredores terrestres, o transporte hidroviário emite até 73% menos CO2 que o rodoviário e evita milhares de viagens de caminhão por ano nos trechos já em operação.

Uma diretriz territorial pode justamente permitir corredores logísticos estratégicos preservando reservas florestais, áreas de proteção ambiental e terras indígenas - assim, conciliar é possível, bastando o estabelecimento dessas diretrizes.

Há séculos o transporte hidroviário integra regiões e viabiliza a movimentação de passageiros e cargas. Na atualidade, é responsável por grande parte do fluxo de commodities, contêineres, combustíveis e carga geral, essenciais a cidades ribeirinhas.

A região Amazônica, em essência, depende do transporte aquaviário para a materialização dos seus fluxos, além dos terminais de e nas condições da segurança das vias são desafios que o País precisa enfrentar.

Como temos rios naturalmente navegáveis, e não hidrovias de fato, o setor enfrenta, além das intempéries naturais, históricas lacunas em investimentos, resultando em dificuldades de navegação plena, interrupções em períodos críticos e, por vezes, desabastecimento de cidades e regiões inteiras.

Independentemente do modelo de exploração a ser adotado - concessão ou parceria público-privada (PPP) -, é preciso olhar para os rios de forma estratégica, garantindo uso múltiplo, otimizado e racional do território.

As hidrovias, como demonstram os casos de sucesso em vários países, agregam valor às pautas ambiental e desenvolvimentista, de forma simultânea. Desconsiderá-las seria desperdiçar, mais uma vez, um ativo estratégico do País.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/07/2026

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



JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP

TCP PARANAGUÁ BATE RECORDE HISTÓRICO E MOVIMENTA 835 MIL TEUS NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2026

Terminal de Contêineres de Paranaguá registra maior volume da história para o período

Por Redação

TCP Paranaguá bate recorde histórico e movimenta 835 mil TEUs no primeiro semestre de 2026**Diulgação**



O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) alcançou um novo marco operacional no primeiro semestre de 2026. A unidade movimentou 835 mil TEUs entre janeiro e junho, estabelecendo o maior volume já registrado para o período desde o início das operações do terminal. O resultado representa crescimento de 4% em relação aos 803 mil TEUs movimentados no mesmo intervalo de 2025.

O desempenho reforça a posição estratégica



do Porto de Paranaguá no comércio exterior brasileiro, especialmente nas cadeias de exportação de produtos agroindustriais, cargas refrigeradas e bens industrializados.

Exportações impulsionam crescimento

Segundo a TCP, o avanço foi sustentado principalmente pelo aumento da movimentação de contêineres cheios, tanto nas exportações quanto nas importações.

Os embarques registraram crescimento de 10%, passando de 3,816 milhões de toneladas para 4,180 milhões de toneladas. Já os desembarques avançaram 9%, saindo de 1,503 milhão de toneladas para 1,635 milhão de toneladas no comparativo anual.

Entre os segmentos que mais contribuíram para o resultado estão:

- Carnes e congelados: exportação de 2,031 milhões de toneladas, crescimento de 16%;
- Papel e celulose: aumento de 9% nos embarques;
- Setor automotivo: destaque nas importações, com avanço de 8%;
- Bens de consumo: crescimento de 10% nas importações.

Recorde nas cargas refrigeradas

Um dos principais destaques do semestre foi a operação de contêineres refrigerados (reefer), segmento considerado estratégico para o agronegócio brasileiro.

A TCP superou pela primeira vez a marca de 70 mil contêineres refrigerados movimentados em um semestre, consolidando Paranaguá como um dos principais corredores logísticos para exportação de proteínas animais e produtos congelados.

A estrutura especializada para cargas refrigeradas é um diferencial competitivo do terminal, especialmente para atender mercados internacionais com exigências rigorosas de controle de temperatura e rastreabilidade.

Infraestrutura e competitividade

O resultado ocorre em um cenário de forte disputa entre os principais portos brasileiros pela atração de cargas containerizadas.

Para especialistas do setor, o crescimento da TCP demonstra a importância dos investimentos contínuos em infraestrutura, tecnologia operacional e integração logística para ampliar a eficiência dos terminais brasileiros.

A capacidade de atender grandes volumes, oferecer conexões marítimas regulares e garantir eficiência operacional se tornou um fator decisivo para empresas exportadoras e importadoras na escolha dos portos.

Paranaguá amplia protagonismo no comércio exterior

O desempenho da TCP reforça o papel do complexo portuário paranaense como uma das principais portas de saída para produtos brasileiros destinados ao mercado internacional.

Com forte presença do agronegócio, indústria automotiva e setores manufatureiros, o terminal segue ampliando sua participação na movimentação nacional de contêineres.

O novo recorde de 835 mil TEUs no primeiro semestre de 2026 mostra que a competição portuária brasileira segue em expansão e que investimentos em capacidade, tecnologia e eficiência operacional serão cada vez mais determinantes para definir os líderes do setor.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP
Data: 27/07/2026

ITAJAÍ ABRE NOVA DISPUTA PELO MERCADO DE CONTÊINERES COM ARRENDAMENTO BILIONÁRIO DO ITJ01

Consulta pública da ANTAQ inicia etapa decisiva para concessão de terminal que prevê R\$ 2,6 bilhões em investimentos

Por Redação



Itajaí abre nova disputa pelo mercado de contêineres com arrendamento bilionário do ITJ01 - Divulgação

O Porto de Itajaí (SC) entrou em uma nova fase de preparação para ampliar sua participação no mercado brasileiro de contêineres. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) abriu consulta pública para receber contribuições ao projeto de arrendamento da área ITJ01,

terminal estratégico localizado no complexo portuário catarinense.

A iniciativa marca um dos processos mais importantes para a retomada da competitividade do porto e deve atrair a atenção de grandes operadores nacionais e internacionais interessados em ampliar presença no Sul do Brasil.

A consulta pública tem como objetivo aperfeiçoar os documentos técnicos, jurídicos e operacionais que irão orientar a futura licitação do terminal. As contribuições da sociedade, empresas e especialistas do setor serão analisadas antes da publicação definitiva do edital.

Projeto prevê R\$ 2,6 bilhões em investimentos

O futuro arrendamento do ITJ01 está estruturado para um período de 25 anos e prevê investimentos estimados em aproximadamente R\$ 2,6 bilhões.

Entre as principais intervenções previstas estão:

- ampliação da infraestrutura de cais;
- instalação de uma segunda linha de trilhos para operação de portêineres (STS);
- construção de um novo dolfim de amarração para navios de maior porte;
- expansão dos pátios de armazenagem;
- modernização dos equipamentos e sistemas operacionais;
- implantação de melhorias na infraestrutura portuária.

O planejamento prevê uma expansão gradual da capacidade operacional, acompanhando o crescimento da demanda do comércio exterior brasileiro.

Na fase de maturidade do contrato, a expectativa é que o terminal possa movimentar aproximadamente 1,4 milhão de TEUs por ano, consolidando Itajaí como um dos principais polos de movimentação de contêineres do país.

Disputa pelo mercado regional

O processo ocorre em um momento estratégico para o setor portuário catarinense. A região Sul concentra importantes cadeias industriais, especialmente nos segmentos automotivo, alimentos, máquinas e equipamentos, além de forte atuação no comércio exterior.

A retomada de um terminal competitivo em Itajaí poderá alterar o equilíbrio do mercado regional de contêineres, atualmente marcado pela forte presença de terminais privados e pela disputa por cargas entre os portos de Santa Catarina e Paraná.

Especialistas avaliam que o novo arrendamento poderá aumentar a concorrência, estimular investimentos em tecnologia e ampliar a oferta de serviços aos exportadores e importadores.

JBS Terminals opera atualmente a área

Enquanto o processo definitivo de licitação não é concluído, a área ITJ01 permanece sob operação temporária da JBS Terminals, após mudanças no cenário operacional do porto.

A nova concessão busca estabelecer um modelo de longo prazo, garantindo previsibilidade aos investimentos, segurança jurídica e capacidade para acompanhar a evolução do comércio exterior.

Importância estratégica para Santa Catarina

Para o setor produtivo catarinense, a recuperação da capacidade plena do Porto de Itajaí representa um fator relevante para a competitividade das empresas instaladas no Estado.

Com localização estratégica, infraestrutura consolidada e proximidade de grandes centros industriais, o terminal ITJ01 é considerado uma peça fundamental para ampliar a participação de Santa Catarina nas rotas internacionais de comércio.

A expectativa agora é que a consulta pública contribua para o aprimoramento do projeto e prepare o caminho para uma das maiores disputas de arrendamento portuário dos próximos anos.

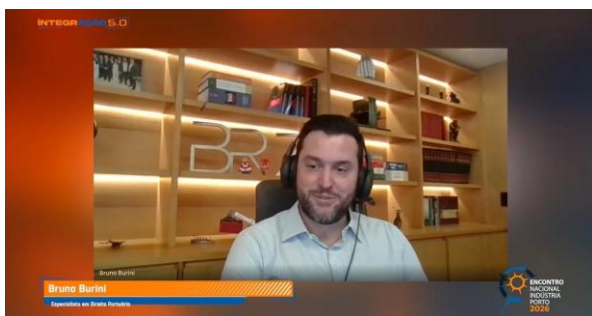
Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 27/07/2026

PL 733 PODE REDEFINIR O FUTURO DOS PORTOS BRASILEIROS, AFIRMA ESPECIALISTA EM DIREITO MARÍTIMO

Em entrevista exclusiva ao Jornal Portuário, no Programa Integração 5.0, Bruno Burini analisa os impactos da proposta que moderniza a Lei dos Portos

Por Redação



Divulgação

A discussão em torno do Projeto de Lei 733, que propõe alterações na Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), voltou ao centro da agenda logística brasileira e promete influenciar diretamente o futuro da infraestrutura portuária nacional.

Considerada uma das propostas mais relevantes para o setor nos últimos anos, a matéria busca atualizar o marco regulatório dos portos brasileiros em um momento em que o país enfrenta desafios relacionados à competitividade internacional, à atração de investimentos e à necessidade de ampliar sua capacidade operacional.

Em entrevista exclusiva concedida ao Jornal Portuário, durante o Programa Integração 5.0, o advogado especialista em Direito Marítimo e Portuário Bruno Burini fez uma análise abrangente do projeto e destacou que o debate vai muito além da modernização da legislação. Segundo ele, a proposta envolve questões sensíveis relacionadas às relações de trabalho, à segurança jurídica, à eficiência operacional e ao desenvolvimento da infraestrutura logística brasileira.

Para Burini, o país vive um momento decisivo para definir qual será o papel dos portos brasileiros nas próximas décadas.

"Existe uma preocupação legítima com a preservação das relações de trabalho, mas também há a necessidade de promover competitividade, modernização e flexibilização para que os portos brasileiros acompanhem a evolução do mercado internacional", destacou durante a entrevista.

Um debate que vai além da legislação

Ao longo da entrevista, Burini ressaltou que um dos principais desafios do PL 733 é encontrar um ponto de equilíbrio entre a proteção aos trabalhadores portuários e a necessidade de modernização das operações.

O tema ganhou grande repercussão entre sindicatos e entidades representativas da categoria, principalmente em razão das discussões envolvendo o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), a multifuncionalidade dos trabalhadores e possíveis mudanças na forma de contratação.

Segundo o especialista, a preocupação dos trabalhadores é compreensível e precisa ser tratada com responsabilidade.

As cidades portuárias, lembra ele, possuem forte dependência econômica da atividade marítima, tornando indispensável a preservação do emprego e da qualificação profissional.

Ao mesmo tempo, Burini avalia que o setor produtivo necessita de maior flexibilidade para acompanhar a evolução tecnológica dos terminais e atender às novas exigências do comércio internacional.

"O operador precisa do trabalhador, e o trabalhador precisa do operador. O desenvolvimento dos portos depende de uma relação de cooperação entre todos os envolvidos", resumiu.

Multifuncionalidade e flexibilização estão entre os temas mais sensíveis

Um dos pontos centrais do projeto é justamente a discussão sobre a chamada multifuncionalidade, permitindo que trabalhadores possam exercer diferentes atividades dentro da operação portuária.

Para o especialista, essa possibilidade pode representar ganhos de produtividade, desde que não resulte em precarização das relações de trabalho.

Segundo Burini, a concorrência saudável estimula eficiência, inovação e crescimento econômico, mas a modernização não pode significar perda de direitos históricos conquistados pelos trabalhadores.

Por isso, defende que qualquer alteração seja construída por meio do diálogo entre governo, operadores portuários, sindicatos, armadores e demais agentes envolvidos na cadeia logística.

Segurança jurídica é a principal ferramenta para atrair investimentos

Outro aspecto destacado durante a entrevista foi a importância da segurança jurídica para ampliar os investimentos privados nos portos brasileiros.

Na avaliação de Bruno Burini, investidores nacionais e estrangeiros procuram ambientes regulatórios estáveis, previsíveis e capazes de garantir retorno aos elevados aportes exigidos pela infraestrutura portuária.

Entre os avanços previstos pelo projeto está a possibilidade de ampliação dos prazos de concessão e arrendamento de terminais, medida considerada fundamental para garantir tempo suficiente para recuperação dos investimentos realizados.

Segundo ele, esse tipo de medida tende a estimular novos projetos de expansão, modernização tecnológica e aumento da capacidade operacional dos portos brasileiros.

"A previsibilidade reduz riscos e permite que empresários concentrem seus esforços no desenvolvimento dos negócios, e não na burocracia", afirmou.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 27/07/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DEFINIDA DATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO SISTEMA AQUAVIÁRIO INTEGRADO DO SUL E LAGOA MIRIM



Sessão, marcada para 11 de agosto, será transmitida pelo canal da Agência no Youtube. Aqueles que desejam se manifestar, precisam ficar atentos ao período de inscrição.

Brasília, 24 de julho de 2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) definiu a data da audiência pública prevista no âmbito do Aviso de Audiência Pública nº 06/2026. A sessão será realizada no dia 11 de agosto, às 14h30, para receber contribuições, subsídios e sugestões sobre os

documentos técnicos e jurídicos do certame licitatório para a concessão do SAIP Sul-Mirim.

O projeto contempla as infraestruturas de acesso aquaviário aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além de trechos da hidrovia da Lagoa dos Patos, do Lago Guaíba e dos rios Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí.

A audiência será transmitida pelo canal da ANTAQ no YouTube e poderá ser acompanhada sem necessidade de inscrição. Já os interessados em se manifestar deverão se inscrever pelo WhatsApp, no número (61) 2029-6940, das 9h às 15h do dia 10 de agosto de 2026. Após o encerramento das inscrições, os participantes credenciados receberão o link de acesso à sala no Microsoft Teams.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

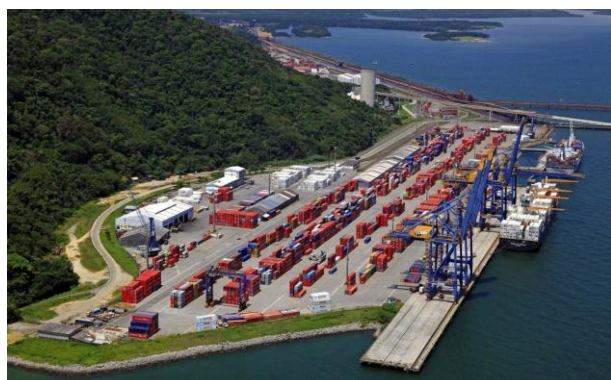
Data: 24/07/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

O QUE É O REIDI E COMO ELE INCENTIVA PROJETOS NOS SETORES PORTUÁRIO, AEROPORTUÁRIO E HIDROVIÁRIO

Regime especial reduz custos tributários de obras de infraestrutura no país; atualização recente ampliou as possibilidades de participação



Instrumento reduz custo inicial de empreendimentos em infraestrutura e incentiva novos investimentos, gerando desenvolvimento, emprego e renda

Construir um terminal portuário, ampliar um aeroporto ou implantar uma estrutura logística exige investimentos elevados, muito antes de o empreendimento começar a operar e dar retorno financeiro. Para reduzir esse custo inicial e estimular novos investimentos em infraestrutura, existe o Regime Especial de Incentivos para o



Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), mecanismo que suspende a cobrança de PIS e Cofins sobre bens e serviços usados na implantação de projetos aprovados.

Criado pela Lei 11.488, de 2007, o REIDI não é um repasse direto de recursos públicos às empresas. Na prática, funciona como um incentivo tributário, que reduz os custos de implantação de obras de infraestrutura ao suspender a incidência de PIS e Cofins sobre a compra de máquinas e equipamentos, materiais de construção, contratação de serviços e locação de bens para empreendimentos que se enquadram no regime. Com isso, os projetos demandam menos recursos para sair do papel, tornando-se economicamente mais viáveis.

O benefício pode ser concedido a projetos dos setores de transportes, portos, aeroportos, hidrovias, energia, saneamento básico e irrigação, desde que atendam aos requisitos previstos na legislação e sejam aprovados pelo poder público. Reconhecendo a importância desse programa, a reforma tributária manteve o REIDI entre os instrumentos de incentivo à infraestrutura, preservando sua importância para atrair investimentos privados, especialmente em um setor que ainda apresenta elevado déficit de investimentos.

Acesso ampliado

Para ampliar o alcance desse instrumento nos setores sob sua competência (aeroportos, portos e hidrovias), o MPor atualizou, em junho de 2026, as regras para enquadramento de projetos no regime.

A Portaria GM/MPor 36 ampliou o acesso ao REIDI para projetos de infraestrutura em aeroportos públicos. Antes, o benefício era restrito às concessionárias aeroportuárias. Com a mudança, também podem ser enquadrados projetos desenvolvidos em aeroportos administrados pela Infraero, estados e municípios, desde que atendam aos requisitos do programa. Nos setores portuário e hidroviário, continuam aptos ao benefício os projetos em portos organizados, instalações portuárias de uso privado e hidrovias.

A norma também permite que empresas parceiras dos responsáveis pelos projetos solicitem o benefício, desde que atendam aos critérios estabelecidos.

Segundo a diretora de Assuntos Econômicos da Secretaria Executiva do MPor, Helena Venceslau, a atualização busca alinhar o regime às políticas públicas voltadas à ampliação dos investimentos em infraestrutura. “Existia uma restrição anterior na nossa portaria, mas revisamos essa regulamentação para permitir que projetos de infraestrutura dentro dos sítios aeroportuários também possam obter o benefício”, explicou.

O objetivo é que as mudanças tragam mais segurança jurídica aos investidores e ampliem as oportunidades de implantação de projetos de infraestrutura pelo país.

Para conhecer todas as regras e solicitar aprovação de projetos de enquadramento no programa, consulte a página oficial do REIDI, clicando aqui.

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

Data: 27/07/2026

MPOR REALIZA VISITAS TÉCNICAS A EMPREENDIMENTOS NO AEROPORTO DE FORTALEZA E NO PORTO DO MUCURIPE

Equipe visitou projetos instalados em dois dos principais complexos logísticos do Ceará

Empreendimentos localizados no Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins e no Porto do Mucuripe, na capital cearense, receberam visitas técnicas do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) nesta quinta-feira (23). As agendas tiveram como objetivo acompanhar a implantação e a operação de iniciativas desenvolvidas em áreas estratégicas dos dois sítios, verificando o andamento de projetos que contribuem para ampliar a infraestrutura logística e a oferta de serviços.



Visitas para acompanhar o andamento de projetos que contribuem para a logística do estado.

No Aeroporto Internacional de Fortaleza, concedido à iniciativa privada em 2017, o ministro Tomé Franca conheceu empreendimentos instalados no sítio aeroportuário e acompanhou de perto estruturas voltadas ao apoio das operações e à diversificação dos serviços oferecidos no complexo. A visita integra a rotina de acompanhamento do MPor sobre investimentos realizados em áreas concedidas, com foco

na compatibilização entre o desenvolvimento dos empreendimentos e a operação aeroportuária.

Durante a visita, o ministro destacou a importância social e econômica do empreendimento. “Este espaço contará com terminais logísticos, hotéis, hospitais, escolas, centros comerciais, uma diversidade enorme de novos empreendimentos que vão surgir dentro do espaço do aeroporto, garantindo que essa infraestrutura aeroportuária possa, de fato, ser um vetor de desenvolvimento social e econômico”, disse.

Porto do Mucuripe

Na sequência, Tomé Franca visitou o Porto do Mucuripe (também conhecido como Porto de Fortaleza), onde acompanhou projetos de modernização da infraestrutura portuária e conheceu iniciativas em andamento para ampliar a capacidade operacional do complexo.



Equipe conheceu iniciativas em andamento para ampliar a capacidade operacional do complexo.

Uma dessas iniciativas é a requalificação do acesso ao terminal marítimo de passageiros, concluída em junho, a modernização do sistema de iluminação com tecnologia LED e o avanço dos processos de arrendamento de novos terminais destinados à movimentação de contêineres, carga geral e graneis sólidos.

Entre as medidas em andamento para ampliar a capacidade do complexo estão os estudos que permitiram a ampliação do calado operacional do Canal Oeste, de 8 para 11,75 metros, a implantação de nova sinalização náutica e o desenvolvimento de um segundo canal de acesso, buscando aumentar a eficiência das operações e a capacidade de atendimento do porto.

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

Data: 24/07/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O PORTO DE SANTANA E OS GARGALOS DO ARCO NORTE

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Santana, no Amapá, recebeu nos últimos meses uma sequência de investimentos que, lidos em conjunto, mostram um corredor logístico em aceleração. O novo terminal de grãos da Rocha, inaugurado no início deste mês de julho com R\$ 88 milhões investidos e capacidade para 76,6 mil toneladas de soja e milho, soma-se ao terminal MCP01 arrematado pela CS Infra em fevereiro, com R\$ 150 milhões previstos ao longo de 25 anos e capacidade dinâmica de 1,2 milhão de toneladas anuais, ao MCP03, cujo contrato foi assinado em 2025, e ao terminal privado da Cianport, em obras na Ilha de Santana. São quatro projetos simultâneos num porto que movimentou 3,6 milhões de toneladas em 2025, com um crescimento de 17,3% sobre o ano anterior, e que nos primeiros cinco meses de 2026 já registra alta de 16,6% na navegação de longo curso. O Amapá está, de forma

acelerada, deixando de ser coadjuvante na logística de exportação brasileira para assumir papel de corredor estruturante do Arco Norte.

A lógica geográfica de Santana é irrefutável. Localizado na foz do Amazonas, o porto oferece às cargas que chegam do Centro-Oeste, pelas rodovias e hidrovias do sistema amazônico, uma distância marítima até os mercados europeus, norte-americanos e africanos significativamente menor do que a rota pelo eixo Santos–Atlântico Sul. Para produtores do norte de Mato Grosso que hoje percorrem centenas de quilômetros até portos do Sul ou do Sudeste, a Rota Norte, quando funcionando com eficiência plena, representa redução concreta de custo de frete, de tempo de transporte e de emissões de carbono por tonelada embarcada. Os números confirmam que o mercado já descobriu essa vantagem: os desembarques de soja por navegação interior no porto amapaense avançaram 63,2% em 2025, e os de milho cresceram 42%, sinal de que as barcaças graneleiras estão usando Santana como ponto de transbordo em escala crescente.

O desafio, como o BE News vem documentado ao longo de meses ao tratar do Tapajós, do Arco Norte e da multimodalidade no Centro-Oeste, está nos elos que conectam os terminais portuários à produção. A eficiência de Santana como hub de exportação depende de rodovias, especialmente a BR-156, que corta o Amapá de sul a norte e conecta o estado ao restante do sistema viário nacional, em condições adequadas para tráfego pesado em qualquer época do ano. Depende de hidrovias com profundidade suficiente para que as barcaças graneleiras cheguem sem restrições de carga ao longo de todo o ano hidrológico, inclusive nos períodos de seca que o El Niño de 2026 ameaça intensificar. Depende de sinalização náutica atualizada nos trechos do Amazonas e do Pará que alimentam o corredor. E depende de capacidade de armazenagem no interior, nos estados produtores, suficiente para absorver os picos de colheita sem transferir toda a pressão para os terminais portuários de uma só vez. Nenhum desses elos está completo na escala que o crescimento de Santana exige.

O ciclo de investimentos em andamento no Porto de Santana é exatamente o tipo de iniciativa que o Governo Federal deveria estar replicando, com a mesma velocidade, em outros pontos estratégicos do Arco Norte — Barcarena, Itacoatiara, Vila do Conde —, onde a combinação de posição geográfica favorável e infraestrutura insuficiente cria a mesma oportunidade que o setor privado está capturando em Santana. Mas replicar o modelo exige mais do que atrair investidores privados para terminais portuários: demanda investimento público nas rodovias de acesso, nas dragagens periódicas dos rios e na sinalização aquaviária que tornam esses terminais operacionalmente viáveis ao longo de todo o ano. Terminal bem construído em porto mal conectado é capacidade instalada que não se realiza.

O crescimento de 35,5% nas cargas transportadas por balsas graneleiras até Santana em 2025 é o dado que mais importa nessa análise. Ele mostra que o mercado está usando o corredor e que o corredor está respondendo. Mas ele também mostra que o volume que chega de barça ao porto amapaense cresceu muito mais rápido do que a infraestrutura de apoio à navegação interior foi expandida. A dragagem emergencial do Tapajós é o exemplo mais concreto desse descompasso: o corredor cresce, a manutenção não acompanha e a solução vira emergência quando deveria ter sido rotina. Santana não pode seguir esse mesmo padrão. A expansão dos terminais portuários precisa vir acompanhada de um programa permanente de manutenção das hidrovias que os alimentam.

O Arco Norte é a maior oportunidade logística disponível para o agronegócio brasileiro nesta década. Santana está fazendo sua parte. Agora precisa que as rodovias, os rios e os investimentos públicos nos elos intermediários do corredor façam a deles.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

INSIGHT – LOGÍSTICA - NOVO “TARIFAÇO” DOS EUA PODE REDESENHAR AS ROTAS MARÍTIMAS DO BRASIL



VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

Nova rodada de tarifas dos EUA pode acelerar a realocação de cargas brasileiras e consolidar mudanças nas rotas, na capacidade dos armadores e nos custos do transporte marítimo

O novo pacote de sobretaxas dos Estados Unidos sobre produtos brasileiros entrou em vigor em 22 de julho. Armadores, portos e exportadores brasileiros já viveram um roteiro parecido. Em agosto de 2025, uma tarifa de 50% imposta sob a Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional (Ilepa, na sigla em inglês) provocou um recuo de cerca de dez meses no comércio bilateral, antes de ser derrubada pela Suprema Corte dos EUA em fevereiro. A pergunta que armadores e portos brasileiros fazem agora é se a segunda rodada, com uma tarifa de 25% baseada na Seção 301 do Trade Act de 1974, vai apenas repetir o padrão de ajuste temporário de capacidade ou provocar um redesenho mais permanente das rotas que atendem o Brasil.

Os números da primeira rodada já mostram um mercado que reagiu rapidamente. Dados da MDS Transmodal indicam que a MSC reduziu em 27% a capacidade instalada entre a costa leste da América do Sul e a costa leste da América do Norte em um ano, passando de 32.328 TEUs em julho de 2025 para 23.513 TEUs atualmente. Maersk e Hapag-Lloyd também reduziram serviços na mesma rota. Como resultado, os fretes spot de Santos para portos da costa leste dos EUA subiram cerca de 50%, superando US\$ 3.000 por FEU, ante menos de US\$ 2.000 no primeiro trimestre do ano.

Do lado da carga, os volumes não desapareceram. Eles migraram. Dados da Piers mostram que os embarques de contêineres na rota Brasil-EUA alcançaram 71.630 TEUs em maio, alta de 11% ante abril, impulsionados pela antecipação de embarques antes da nova tarifa, o chamado “frontloading”, movimento comum antes de mudanças tarifárias anunciadas com prazo definido.

O crescimento estrutural, porém, aconteceu em outros mercados. As exportações brasileiras para a China cresceram 22% no primeiro semestre de 2026 em relação ao mesmo período do ano anterior, somando US\$ 58,3 bilhões, enquanto as vendas aos EUA recuaram 13%, para US\$ 17,4 bilhões. No recorte mensal mais recente disponível, em maio de 2026, a assimetria aparece de forma ainda mais clara: o Brasil exportou US\$ 10,5 bilhões para a China, contra US\$ 3,09 bilhões para os EUA, segundo o Observatory of Economic Complexity. O café brasileiro seguiu trajetória semelhante em direção à Europa. Cargas que antes tinham os Estados Unidos como destino passaram a ser absorvidas principalmente pela Alemanha, com torrefadores europeus ampliando compromissos de longo prazo com fornecedores brasileiros, segundo análise da C.H. Robinson.

Essa realocação de fluxos ajuda a explicar por que o comércio exterior brasileiro fechou 2025 com exportações recordes de US\$ 349 bilhões, mesmo com a queda de 6,6% nas vendas aos EUA. O superávit total, entretanto, recuou 7,9%, para US\$ 68,3 bilhões, pressionado por importações mais fortes. Para 2026, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços projeta recuperação do saldo, entre US\$ 70 bilhões e US\$ 90 bilhões.

A diferença que interessa à indústria marítima não é apenas comercial. É também jurídica, e ela muda o cálculo de capacidade dos armadores. A tarifa de 2025 nasceu de uma ordem executiva unilateral baseada na IEEPA, mecanismo que a Suprema Corte considerou, por 6 votos a 3, sem respaldo constitucional suficiente para a criação de tarifas, prerrogativa atribuída ao Congresso americano. A nova tarifa tem como fundamento uma investigação formal do USTR sob a Seção 301, dispositivo previsto na legislação comercial dos Estados Unidos. Esse enquadramento tende a oferecer maior resistência a uma reversão judicial rápida. Para armadores que precisam decidir entre cancelamentos pontuais de escalas, os chamados “blank sailings”, e uma realocação estrutural de tonelagem, a perspectiva de duração da medida pesa tanto quanto o percentual da tarifa.

Esse cálculo acontece, além disso, em um mercado com pouca folga. O índice de encomendas em relação à frota global está em 31,6%, segundo a Clarksons, e as entregas de novos navios devem cair de cerca de 2,1 milhões de TEUs em 2025 para 1,7 milhão em 2026. Isso reduz a margem dos armadores para absorver novas disrupções sem repassar custos. Do lado brasileiro, o Porto de Paranaguá, uma das alternativas a Santos para cargas com destino aos EUA, já registra tempos de



espera mais longos neste ano. O cenário sugere que parte da carga redirecionada está pressionando outros elos da cadeia, em vez de simplesmente desaparecer do sistema.

Ainda assim, nem todos os analistas esperam uma ruptura maior desta vez. Fontes do mercado citadas pelo The Loadstar avaliam que decisões tarifárias recentes tendem a não provocar uma nova disparada no “frontloading” nem uma mudança dramática nos volumes, considerando que parte relevante da realocação já ocorreu na rodada anterior. Também pesa a favor de alguma estabilidade a existência de uma lista com mais de 2.100 produtos isentos da nova sobretaxa, incluindo café, carne bovina, petróleo e aeronaves. Isso limita o universo de cargas efetivamente afetadas em comparação com o tarifaço original.

Para exportadores e embarcadores brasileiros, o recado prático é menos sobre para onde a carga vai, já que Ásia e Europa devem continuar absorvendo parte da participação que antes seguia para a América do Norte, e mais sobre o ritmo de contratação de espaço. Com os armadores reduzindo capacidade na rota dos EUA em um movimento que já parece ter características estruturais, e não apenas sazonais, contratos de longo prazo negociados agora tendem a oferecer condições mais previsíveis do que a exposição ao mercado spot ao longo do segundo semestre.

Para os portos brasileiros, a questão é igualmente relevante. Uma mudança permanente nos fluxos pode alterar não apenas os volumes movimentados, mas também a frequência dos serviços, a configuração das escalas e a distribuição regional da carga. Santos continuará sendo o principal ponto de concentração da carga containerizada brasileira, mas a pressão sobre outros portos e corredores logísticos pode aumentar à medida que exportadores busquem alternativas de mercado e de transporte.

Para quem ainda depende do mercado americano, a lista de exceções da nova tarifa e a cláusula de trânsito que protege cargas embarcadas antes de 22 de julho abrem uma janela estreita, mas real, para reorganizar despachos sem custo adicional.

O que muda de fato, portanto, pode não ser apenas a direção dos fluxos, mas a velocidade com que os armadores tratarão essa realocação como definitiva. Com capacidade global apertada e fretes em alta há cinco semanas consecutivas, qualquer decisão de retirar tonelagem da rota Brasil-EUA de forma permanente, em vez de temporária, terá efeito amplificado sobre as taxas e a disponibilidade de espaço nos próximos meses, tanto para quem exporta quanto para quem ainda importa dos Estados Unidos.

O segundo tarifaço, assim, pode produzir um efeito diferente do primeiro. Se a primeira rodada provocou uma reação rápida e temporária, a nova medida poderá acelerar uma transformação que já estava em curso. Para a cadeia logística brasileira, o risco maior talvez não esteja apenas no custo adicional imposto às exportações, mas na possibilidade de que algumas das rotas marítimas que estão sendo redesenhadas hoje simplesmente não voltem a ser como eram.

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

O QUE MUDA DE FATO, PORTANTO, PODE NÃO SER APENAS A DIREÇÃO DOS FLUXOS, MAS A VELOCIDADE COM QUE OS ARMADORES TRATARÃO ESSA REALOCAÇÃO COMO DEFINITIVA.

COM CAPACIDADE GLOBAL APERTADA E FRETES EM ALTA HÁ CINCO SEMANAS CONSECUTIVAS, QUALQUER DECISÃO DE RETIRAR TONELAGEM DA ROTA BRASIL-EUA DE FORMA PERMANENTE, EM VEZ DE TEMPORÁRIA, TERÁ EFEITO AMPLIFICADO SOBRE AS TAXAS E A DISPONIBILIDADE DE ESPAÇO NOS PRÓXIMOS MESES, TANTO PARA QUEM EXPORTA QUANTO PARA QUEM AINDA IMPORTA DOS ESTADOS UNIDOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2026

POLÍTICA - CRESCE NÚMERO DE BRASILEIROS QUE VOTAM NO EXTERIOR

Em relação às eleições de 2022, houve um salto de 31,8%. Países com mais eleitores são Portugal, EUA e Japão

Por Estação Conteúdo



Urnas preparadas para envio ao exterior em 2022. Segundo o TSE, os 918,9 mil eleitores brasileiros pelo mundo estão espalhados hoje por 186 cidades

O número de brasileiros que moram em outros países aptos a votar nas eleições de 2026 cresceu 31,8% em quatro anos. Segundo o Tribunal Superior Eleitoral (TSE), 918,9 mil brasileiros no exterior poderão comparecer às urnas neste ano.

Os maiores postos de votação estão localizados em Portugal, Estados Unidos e Japão. Os eleitores no exterior votam apenas na eleição para presidente e vice.

O TSE consolidou nesta segunda-feira, 20, os dados sobre o eleitorado para o pleito deste ano. Segundo a Corte Eleitoral, mais de 158,7 milhões de brasileiros estão aptos a votar. Os dados apontam para um eleitorado mais envelhecido.

Além disso, todas as regiões do País ganharam eleitores, com exceção do Sudeste, que perdeu votantes registrados. O Nordeste foi a região que ganhou o maior número de eleitores.

Segundo o TSE, os 918,9 mil eleitores brasileiros pelo mundo estão espalhados por 186 cidades. O maior posto de votação é em Lisboa, capital de Portugal, onde há 78 mil brasileiros registrados para votar.

A capital portuguesa é seguida por Boston, nos Estados Unidos, e Porto, também em Portugal. Nagoia, no Japão, figura em quarto lugar, enquanto Miami e Nova York, ambas nos Estados Unidos, vêm logo atrás.

Com 265 mil eleitores registrados, os Estados Unidos têm o maior número de brasileiros aptos a votar. Portugal conta com 134 mil eleitores brasileiros, e o Japão, 88,3 mil. Na outra ponta, tanto na Coreia do Norte quanto em Bangladesh há somente um eleitor brasileiro registrado para votar.

Há quatro anos, 697 mil brasileiros ao redor do mundo estavam registrados para votar. O contingente cresceu mais de 30% desde as últimas eleições, chegando à máxima histórica desde quando os dados passaram a ser computados, em 2010.

O eleitorado no exterior é marcado por altas taxas de abstenção. Nas eleições passadas, 51% dos eleitores registrados ao redor do mundo não foram votar. Em 2018 e em 2014, o índice de abstenção foi de 59%.

No Brasil

No Brasil, são 159.745.463 eleitores cadastrados e em dia para votar. São Paulo se mantém como o maior colégio eleitoral do país, com 34.104.226 aptos ao voto. O estado concentra 21,48% do eleitorado.

A capital paulista apresenta a maior parte dele, com 9.135.407 votantes (26,7%), seguido de Guarulhos, com 948.410 eleitores, e de Campinas, com 870.672.

A maioria do eleitorado é composto por mulheres, 18,1 milhões de eleitores, 53% do total. Os homens correspondem a 47% do eleitorado, com 15,9 milhões.

Em relação à faixa etária, a maior parte tem de 40 a 44 anos (3,48 milhões), seguida por 45 e 49 a nos (3,38 milhões) e 35 a 39 anos (3,23 milhões).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - PSD OFICIALIZA RONALDO CAIADO COMO CANDIDATO À PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

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



O principal ativo eleitoral de Ronaldo Caiado explorado no palanque foi a sua vitrine administrativa à frente do Palácio das Esmeraldas, em Goiás. Foto: Divulgação/PSD

Partido oficializa candidatura de Caiado ao Planalto e confirma Gilberto Kassab como vice em chapa puro-sangue durante convenção nacional em São Paulo

CAIADO: CANDIDATURA OFICIALIZADA

O Partido Social Democrático (PSD) oficializou nesse domingo, dia 26, a candidatura do ex-governador de Goiás Ronaldo Caiado à presidência da República. Para consolidar o peso político da legenda, a convenção nacional, realizada na região central da capital paulista, chancelou uma chapa “puro-sangue” que terá o presidente nacional da sigla e experiente articulador político, Gilberto Kassab, como candidato a vice-presidente.

ALTERNATIVA DE PACIFICAÇÃO

Aos 76 anos e com uma trajetória de quatro décadas na vida pública, Caiado utilizou seu pronunciamento para se posicionar como uma alternativa de centro e pacificação. O candidato desferiu críticas à persistente polarização entre esquerda e direita que divide o eleitorado nacional. Durante a solenidade, o ex-governador agradeceu nominalmente a Kassab pela engenharia política da aliança e fez menções de apoio à sua esposa, Maria das Graças Caiado, e a seus familiares.

O principal ativo eleitoral de Ronaldo Caiado explorado no palanque foi a sua vitrine administrativa à frente do Palácio das Esmeraldas, em Goiás, cargo que ocupou de janeiro de 2019 até março de 2026, quando se desincompatibilizou para a corrida eleitoral.

A FALA DE MILEI

As relações diplomáticas entre Brasil e Argentina atingiram o seu ponto de maior criticidade desde o início das atuais gestões. O Ministério das Relações Exteriores chamou de volta a Brasília para consultas o embaixador brasileiro em Buenos Aires, Julio Bitelli. A decisão, que na liturgia diplomática sinaliza profundo descontentamento e o estabelecimento de uma crise formal entre dois Estados, foi tomada após o presidente argentino, Javier Milei, desferir graves ofensas diretas contra o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e contra o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes.

DESRESPEITO

As declarações de Milei ocorreram no sábado (25), na capital paulista, durante a convenção nacional do Partido Liberal (PL), evento que também oficializou a candidatura do senador Flávio Bolsonaro à presidência da República. Em seu discurso, o líder argentino rompeu o protocolo de não ingerência

em assuntos internos de nações vizinhas ao chamar Lula de “presidiário” e ao referir-se ao ministro Alexandre de Moraes como “lixo careca”, em represália ao magistrado não ter autorizado uma visita de Milei a Jair Bolsonaro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

POLÍTICA - AUMENTO DO ELEITORADO IDOSO PAUTA CAMPANHAS; ABSTENÇÃO É DESAFIO

No Brasil, quase um quarto dos eleitores têm mais de 60 anos, um acréscimo de 74% nos últimos 16 anos. Porém, o interesse no voto cai vertiginosamente entre os 70+

Da Agência Brasil



Segundo o Censo de 2022, as mulheres aptas a votarem representam 54% das pessoas entre 60 e 69 anos

Dos mais de 158 milhões de brasileiros aptos a irem às urnas em outubro, 23% têm mais de 60 anos e formam o maior eleitorado idoso já registrado no país. Segundo dados do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), o número de idosos com o título de eleitor ativo cresceu cerca de 74% desde 2010, e hoje eles correspondem a mais de 36,8 milhões de pessoas.

Para a Doutora em Ciência Política e professora do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) Mayra Goulart, esses dados transformam o grupo em um segmento decisivo para qualquer candidatura nacionalmente competitiva.

“O envelhecimento do eleitorado tende a aumentar a importância de temas como saúde pública, acesso a medicamentos, previdência, assistência social, segurança, mobilidade, cuidado de longa duração e custo de vida”, aponta a pesquisadora, que é Coordenadora do Laboratório de Partidos, Eleições e Política Comparada da UFRJ.

“São questões que afetam diretamente a população idosa, mas que também alcançam suas famílias, especialmente aquelas responsáveis pelo cuidado de parentes mais velhos”, completa.

A cientista política acredita que a idade pode estar relacionada a posições mais conservadoras em determinadas questões morais ou comportamentais, mas isso não significa que eleitores idosos necessariamente votem mais em candidatos de uma determinada esfera política.

“Há maior preocupação com políticas públicas, proteção social, previdência, saúde e estabilidade de renda. São eleitores que possuem uma experiência mais direta com o Sistema Único de Saúde, aposentadorias, pensões, medicamentos e outros serviços estatais”, reforçando que isso não elimina diferenças internas de renda, religião, escolaridade, gênero e região.

Participação social

Para os eleitores acima de 70 anos, cujo voto facultativo é um direito garantido por lei desde a promulgação da Constituição de 1988, não existe a necessidade de justificar a ausência; nem qualquer tipo de penalização pelo não comparecimento. Caso passem três eleições sem votar, o título também não será cancelado.

No bairro das Laranjeiras, zona sul do Rio de Janeiro, Antonieta da Silva Campos faz questão de exercer seu direito ao voto. Aos 96 anos de idade, ela ainda se lembra da sua primeira eleição, quando ajudou a eleger Getúlio Vargas, nos anos 50.

Na hora de escolher um candidato, ela conta que gosta de pesquisar. “Eu vejo o que ele já fez, a postura dele como foi. A honestidade do candidato é o mais importante”, conta.

Quando se prepara para votar, Antonieta diz que vai firme, com o sentimento de que está votando na pessoa certa.

A presença de idosos nas urnas tem aumentado aos poucos nas últimas eleições, e Mayra Goulart faz um aceno à participação feminina dentro desse processo de transformação.

Segundo o Censo de 2022, as mulheres representam 54% das pessoas entre 60 e 69 anos, 57,8% daquelas com 70 anos ou mais, 61,7% das pessoas com 80 anos ou mais e 67,4% entre as que têm pelo menos 90 anos.

“Falar do eleitorado idoso significa também considerar demandas relacionadas às trajetórias das mulheres, que vivem mais, muitas vezes recebem rendimentos menores, mas, frequentemente, são as responsáveis pelas redes familiares de cuidado”.

Abstenções

Atualmente o país conta com cerca de 16 milhões de idosos com mais de 70 anos, 10,6% do total de eleitores aptos. Na última eleição, dos 25 milhões de brasileiros que não foram às urnas em 2022, 8 milhões faziam parte desse grupo, registrando quase 60% de abstenção.

Entre aqueles que decidiram aposentar o título de eleitor, está Ivalda Barbosa, de 76 anos. Ela reside no bairro de Vista Alegre, zona norte da capital fluminense, e conta que votava apenas pela necessidade de estar em dia com a Justiça Eleitoral.

Segundo Ivalda, a participação política não foi muito recorrente ou estimulada na sua vida. Nascida no interior do estado do Rio, só aos 38 anos de idade ela teve seu título de eleitor e participou da sua primeira eleição.

“Foi falta de oportunidade. Aí, eu optei por votar, mas não porque eu gosto, mas por necessidade mesmo. De ter o título assinado”, disse.

Conteúdo para idosos

Uma das tendências futuras levantadas por Mayra Goulart para diminuir a abstenção de votos é o aumento de conteúdos dirigidos à população idosa. Com temas, linguagem, formatos e canais apropriados.

“É possível reduzir a abstenção, mas isso depende de um esforço de mobilização específico para esse grupo e seus subgrupos, e da redução das barreiras concretas ao comparecimento. A ausência pode estar relacionada não apenas ao desinteresse político, mas também a limitações de mobilidade, problemas de saúde, distância do local de votação ou dependência de familiares e cuidadores”, finalizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

POLÍTICA - LULA MANDA RECADO AOS EUA: “NÃO META O DEDO NAS NOSSAS ELEIÇÕES”

Após Brasil negar visto a dois oficiais americanos que viriam ao país questionar as urnas eletrônicas, presidente diz que quem decide o destino do país são os eleitores

Do Estadão Conteúdo



“Quem quiser, de fora, vir se meter nas eleições brasileiras, já vou avisando logo: vão apanhar muito aqui nas eleições”, disse Lula

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) aproveitou o palco do evento que oficializou a candidatura do ex-ministro da Fazenda Fernando Haddad (PT) ao governo de São Paulo neste sábado, 25, para rejeitar interferências externas nas eleições brasileiras.

“Que não venha ninguém de fora querer meter o dedo nas nossas eleições”, afirmou Lula, em Campinas (SP). “Quem quiser, de fora, vir se meter nas eleições brasileiras, já vou avisando logo: vão apanhar muito aqui nas eleições. Quem vai decidir o destino desse país são os 157 milhões de eleitores.”

Sem mencionar o nome de Donald Trump, o petista chegou a mandar recados ao presidente americano. Dizendo não ser afeito a bravatas, afirmou que o “aviso está dado” e que o Brasil é soberano e deseja manter relações com todos os países.

O ato ainda contou com elogios à “qualidade” da chapa paulista, formada por quatro ex-ministros. Lula pediu que os eleitores comparem as “biografias” dos candidatos e elencou críticas ao senador Flávio Bolsonaro, candidato à Presidência pelo PL, e ao governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republi canos), que busca a reeleição.

Na sexta-feira, o Brasil negou o visto de dois oficiais do governo dos Estados Unidos que viriam ao País para, segundo o jornal The Washington Post, deslegitimar o sistema eleitoral brasileiro a pedido do presidente americano, Donald Trump, e do Secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio.

Ao Estadão, o Itamaraty confirmou que a entrada foi negada para Riley Barnes, secretário-assistente, e Samuel Samson, secretário-assistente adjunto do Departamento de Estado americano.

Ambos foram citados em conversas de oficiais dos EUA com o jornal americano. Nos diálogos, havia a indicação de que a dupla seria escolhida para desembarcar no Brasil, mas não foi informado o propósito da viagem.

O Estadão apurou que o Brasil já havia identificado a intenção da Casa Branca no dia 20 de julho, quando o governo brasileiro soube que o Departamento de Estado dos EUA solicitara os vistos ao Consulado do Brasil em Washington.

Um sinal de alerta veio quando o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) se reuniu com embaixadores no dia seguinte, 21. No encontro, ele citou suspeitas já negadas pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sobre as urnas eletrônicas.

Formalmente, o pedido dos Estados Unidos era para debater “liberdade de expressão relacionada às eleições”. As autoridades brasileiras identificaram uma tentativa de tumultuar o processo eleitoral por meio da missão diplomática.

O TSE afirmou que a área internacional da Corte foi procurada pela Embaixada dos Estados Unidos para tratar de uma visita de integrantes do governo americano, mas não foi informada sobre a pauta da agenda. A reunião não foi marcada em razão do recesso do Judiciário.

Quem é Riley Barnes?

Nascido na cidade de Uvalde, no Texas, Riley Barnes se formou em Ciência Política pela Universidade Washington and Lee e possui mestrado em Relações Internacionais.

No site do Departamento de Estado dos Estados Unidos, ele é apresentado como subsecretário do Departamento de Democracia, Direitos Humanos e Trabalho, cargo que ocupa desde 2025.

Neste ano, Marco Rubio o indicou para atuar como Coordenador Especial dos Estados Unidos para Questões Tibetanas e lhe delegou as atribuições de Embaixador Extraordinário para a Liberdade Religiosa Internacional.

Antes de se tornar subsecretário, Barnes ocupou outros cargos no Departamento de Estado - onde iniciou sua trajetória em 2018, de acordo com sua rede social profissional. Conforme o site do Departamento, por lá, ele foi conselheiro sênior do subsecretário para Assuntos Políticos, redator-chefe de discursos do secretário, integrante da equipe de planejamento de políticas, entre outras funções.

Quem é Samuel Samson?

Já Samuel Samson, de 27 anos, é subsecretário-adjunto de Estado para o Escritório de Democracia, Direitos Humanos e Trabalho (DRL) no Departamento de Estado dos Estados Unidos e foi designado para o cargo em 3 de maio de 2026.

Anteriormente, ele atuou como conselheiro sênior de Políticas no DRL, tendo sido nomeado por Trump em 20 de janeiro de 2025. Filho de mãe filipina e pai americano, Samson é nascido no Texas e se formou na Universidade do Texas em Austin, onde se especializou em teoria do direito natural e sua interseção com as políticas públicas americanas. Hoje, reside em Washington, D C.

Em 2025, sob a nova gestão de Donald Trump à frente da presidência dos Estados Unidos, Samson foi nomeado conselheiro sênior do Departamento de Estado, no Escritório de Democracia, Direitos Humanos e Trabalho. Ele permaneceu no cargo até maio de 2026, quando assumiu como subsecretário-adjunto de Estado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

POLÍTICA - PT ACIONA TSE E NO STF CONTRA MENSAGEM DE 'BOLSONARO DA IA'

Ao lado de PV e PCdoB, o partido questiona a legalidade da exibição de um vídeo feito com a ajuda da Inteligência Artificial na convenção do PL, realizada no último sábado

Da Agência Brasil



No vídeo feito com ajuda da IA, Jair Bolsonaro pede apoio à candidatura do filho, Flávio Bolsonaro, à presidência da República.

A Federação Brasil da Esperança (PT, PV e PCdoB) entrou com uma ação no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) questionando a legalidade da exibição de um vídeo na convenção do PL, realizada no sábado, 25.

As imagens e o áudio, feitas com Inteligência Artificial (IA), mostraram um discurso do ex-presidente Jair Bolsonaro pedindo apoio à candidatura do filho, Flávio

Bolsonaro, à presidência da República.

O PT também encaminhou ao Supremo Tribunal Federal (STF) uma notícia de descumprimento de ordem judicial de Bolsonaro, que cumpre pena por condenação criminal em prisão domiciliar. O ex-presidente está com os direitos políticos suspensos e proibido de se manifestar sobre política ou sobre eleições.

“Não se cuida de simples manifestação do pensamento, mas de manifesto político-eleitoral difundido por terceiros, elaborado por inteligência artificial, denotando premeditação, coordenação e consciente desprezo pela respeitável ordem judicial”, argumenta o PT.



Ao TSE, a federação sustenta que houve propaganda eleitoral antecipada e também uso irregular de IA, em desacordo com as normas da Justiça Eleitoral. O vídeo recriou a imagem e a voz de Jair Bolsonaro em apoio ao filho, que foi oficializado candidato ao Palácio do Planalto na Convenção Nacional do PL.

A federação da qual o PT participa pede aplicação de multa de R\$ 30 mil à candidatura de Flávio Bolsonaro, além da retirada do vídeo das postagens referentes ao evento.

Segundo a federação, o uso do vídeo recria, “com elevado grau de realismo, a imagem e a voz do ex-Presidente, conferindo maior autenticidade aparente, impacto emocional e poder persuasivo à mensagem eleitoral, circunstância que amplia significativamente sua aptidão para influenciar a formação da vontade do eleitor”.

Convocação

O Ministério das Relações Exteriores chamou para consultas o embaixador do Brasil em Buenos Aires, Julio Bitelli, após ofensas proferidas pelo presidente da Argentina Javier Milei contra o presidente Lula.

Milei participou, no sábado (25), em São Paulo, da convenção do Partido Liberal (PL) que oficializou a candidatura de Flávio Bolsonaro à Presidência da República.

Seu discurso foi repleto de ofensas ao seu homólogo brasileiro, insultando-o diretamente mais de uma vez. Em uma delas, chamou o presidente do Brasil de “presidiário”. Houve insultos também ao ministro do Supremo Tribunal Federal, Alexandre de Moraes, a quem Javier Milei chamou de “lixo careca” por não ter autorizado visita a Jair Bolsonaro.

Na diplomacia, o gesto de chamar o embaixador para consultas significa descontentamento, um momento de tensão e gravidade entre os dois países.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

POLÍTICA - FLÁVIO VÊ LUTA DO “BEM CONTRA O MAL”

No lançamento de sua candidatura, senador mostra preocupação com indicações ao STF

Do Estadão Conteúdo

O agora candidato à presidência, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), disse no sábado, 25, durante convenção nacional do partido, em São Paulo, que se iniciou uma nova parte da luta do “bem contra o mal”, que começou em 2018, ano em que seu pai foi eleito presidente.

“Isso aqui é muito mais do que uma convenção, é o início da luta mais importante das nossas vidas. Uma luta do bem contra o mal, que começou com Jair Bolsonaro em 2018. E que agora está nas nossas mãos. Uma luta de quem defende a família, contra aqueles que só defendem os seus próprios interesses, uma luta de quem defende o país”, discursou Flávio.

Segundo ele, o brasileiro “não aguenta mais” corrupção, impostos altos e ver o seu poder de compra sendo corroído pela inflação. “Essa turma que a cada eleição promete sempre uma vida melhor e nunca entrega o que prometeu. Quem teve três oportunidades para fazer e não fez, não merece uma quarta oportunidade, porque é óbvio que não vai fazer de novo”, disse.

O candidato também destacou que sua eleição é a que pode garantir liberdade de imprensa e de uso das redes sociais, citando que o próximo governo poderá fazer mais quatro indicações ao Supremo Tribunal Federal (STF). “Imaginem mais quatro Alexandre de Moraes, onde esse País vai parar?”, questionou.

Antes da convenção, Flávio também apresentou um vídeo em suas redes sociais ao lado do presidente da Argentina, Javier Milei. O encontro aconteceu no Palácio dos Bandeirantes e também

teve as presenças do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) e do prefeito da capital paulista Ricardo Nunes (MDB).

No vídeo, Flávio e Milei se cumprimentam e o pré-candidato à presidência diz que o abraço também é em nome do seu pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro. “É uma pena que não pude ver seu pai, mas logo você voltará”, diz Milei.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - NOVO TERMINAL DE GRÃOS ENTRA EM OPERAÇÃO NO PORTO DE SANTANA

Estrutura recebeu investimento de R\$ 88 milhões, tem capacidade para armazenar 76,6 mil toneladas de soja e milho e amplia a infraestrutura do complexo amapaense

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



O terminal foi projetado para receber, armazenar e embarcar soja e milho, aproveitando a localização do Amapá, e a menor distância marítima para Europa, América do Norte e África

A entrada em operação de um novo terminal para movimentação de soja e milho reforça a expansão do Porto de Santana, no Amapá, como um dos principais corredores logísticos do Arco Norte. Localizada às margens do Rio Amazonas, a estrutura recebeu

investimento de R\$ 88 milhões e tem capacidade para armazenar 76,6 mil toneladas de grãos, ampliando as alternativas para o escoamento da produção agrícola brasileira aos mercados internacionais.

A operação foi iniciada pela Rocha no último dia 3, em uma área de aproximadamente 11,7 mil metros quadrados. O terminal foi projetado para receber, armazenar e embarcar soja e milho, aproveitando a localização estratégica do Amapá, na foz do Amazonas, e a menor distância marítima para mercados da Europa, América do Norte e África.

A concessão tem prazo de 25 anos e prevê a possibilidade de ampliação do cais em mais 30 metros. A intervenção permitirá a atracação de embarcações de maior porte e poderá elevar a capacidade operacional do empreendimento.

A inauguração ocorre em um cenário de crescimento da movimentação do porto. Entre janeiro e maio de 2026, Santana movimentou 1,205 milhão de toneladas em navegação de longo curso, volume 16,6% superior ao registrado no mesmo período de 2025.

Ao todo, 30 navios passaram pelo complexo no período, com destaque para a movimentação de 422,1 mil toneladas de cavaco de madeira, 348,7 mil toneladas de manganês e 237,3 mil toneladas de soja.

Em 2025, o porto movimentou 3,6 milhões de toneladas, alta de 17,3% em relação a 2024. A navegação internacional respondeu por 2,4 milhões de toneladas, crescimento de 5,14%, consolidando o perfil exportador do complexo amapaense.

Capacidade

A expansão da Rocha faz parte de um ciclo mais amplo de investimentos na infraestrutura portuária de Santana. Em fevereiro, o terminal MCP01 foi arrematado pela CS Infra, com previsão de aproximadamente R\$ 150 milhões em investimentos ao longo dos 25 anos de contrato.

A área possui 30,5 mil metros quadrados e capacidade dinâmica estimada em 1,2 milhão de toneladas anuais. O projeto prevê obras de pavimentação e drenagem, implantação de sistemas de combate a incêndio, construção de edificações e revitalização da sinalização aquaviária.

O MCP01 será destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, incluindo grãos e cavaco de madeira. O empreendimento se soma ao MCP03, cujo contrato de arrendamento foi assinado em 2025, ampliando a capacidade do porto para atender ao agronegócio e a outras cadeias produtivas da região Norte.

Outro projeto em andamento é o terminal privado da Cianport, na Ilha de Santana. Na semana passada, representantes da Companhia Docas de Santana acompanharam as obras do empreendimento, que deverá receber cargas do agronegócio e outras commodities destinadas aos mercados nacional e internacional.

A expectativa é que a instalação amplie a capacidade operacional do complexo e estimule novos investimentos em armazenagem, transporte e serviços logísticos.

Rota Norte

O crescimento de Santana acompanha a consolidação da chamada Rota Norte, corredor pelo qual parte da produção do Centro-Oeste segue por rodovias e hidrovias até os portos amazônicos.

Em 2025, o porto recebeu quase 1,183 milhão de toneladas transportadas por balsas graneleiras, crescimento de 35,5% em relação ao ano anterior.

Os desembarques de soja por navegação interior avançaram 63,2%, enquanto os de milho cresceram 42%. Os números indicam que Santana vem ampliando sua função como ponto de transbordo entre as hidrovias amazônicas e os navios de longo curso.

A expansão do Arco Norte contribui para distribuir melhor o fluxo de cargas que historicamente se concentrou nos portos das regiões Sul e Sudeste. Para produtores localizados no norte de Mato Grosso e em outras áreas do Centro-Oeste, as rotas em direção à Amazônia podem reduzir distâncias terrestres, tempo de transporte e consumo de combustível.

A eficiência desses corredores, porém, depende da integração entre terminais, rodovias e hidrovias. Gargalos nos acessos terrestres, necessidade de sinalização dos rios, dragagens e limitações operacionais ainda representam desafios para o avanço da logística no Norte do país.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM SUAPE CRESCE 25,6% NO 1º SEMESTRE

Complexo movimentou 13,7 milhões de toneladas entre janeiro e junho, com destaque para os grãos líquidos, que representaram 66,6% de todas as operações

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Os grãos líquidos responderam por 66,6% da movimentação no semestre, seguidos pela carga containerizada (25,7%). Os grãos sólidos, 5,8% e a carga geral solta, 1,9%

O Complexo Industrial Portuário de Suape encerrou o primeiro semestre de 2026 com a movimentação de 13.726.969 toneladas de cargas, volume 25,6% superior ao registrado entre janeiro e junho de 2025. Os números são provenientes dos dados operacionais encaminhados



mensalmente à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Os graneis líquidos responderam por 66,6% da movimentação no período, seguidos pela carga containerizada, com participação de 25,7%. Os graneis sólidos representaram 5,8% e a carga geral solta, 1,9%.

Suape ocupa a quarta posição entre os portos públicos brasileiros em volume de cargas e está entre os mais movimentados do Nordeste. Entre janeiro e junho, foram registradas 832 atracações, número 14,3% superior ao observado no mesmo período de 2025.

“O desempenho do primeiro semestre evidencia a diversidade do perfil operacional de Suape e reforça o papel estratégico do complexo no atendimento às cadeias produtivas do país. Esses indicadores constituem uma ferramenta essencial para o acompanhamento da atividade portuária e subsidiam o planejamento das ações voltadas à infraestrutura e ao aumento da eficiência operacional”, afirma o diretor-presidente do Complexo de Suape, Armando Monteiro Bisneto.

A movimentação de graneis líquidos, composta principalmente por petróleo e derivados processados pela Refinaria Abreu e Lima, localizada no complexo industrial portuário, alcançou 9.142.864 toneladas, crescimento de 40,1% em relação ao primeiro semestre de 2025. Na operação de contêineres, foram movimentados 333.786 TEU — unidade equivalente a um contêiner de 20 pés —, resultado estável na comparação com igual período do ano anterior.

Os graneis sólidos, categoria que inclui produtos como trigo, clínquer e coque, totalizaram 799.510 toneladas, alta de 39% na comparação anual. Já a movimentação de veículos somou 33.779 unidades, provenientes, em sua maioria, do Polo Automotivo da Stellantis, localizado em Goiana, na Zona da Mata Norte de Pernambuco.

“Os resultados demonstram o desempenho das principais cargas movimentadas em Suape e reforçam a importância do monitoramento permanente dos indicadores operacionais. Essas informações orientam o planejamento da infraestrutura portuária e apoiam a definição de investimentos destinados ao atendimento da demanda logística”, destaca o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, José Constantino.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2026

TRANSPORTES - HIDROVIAS - ANTAQ MARCA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DE SISTEMA AQUAVIÁRIO

Evento vai reunir contribuições para aperfeiçoar a modelagem da concessão do sistema hidroviário que integra os acessos aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) definiu o formato da audiência pública que discutirá a concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim (SAIP Sul- -Mirim). O objetivo é colher contribuições, sugestões e subsídios para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos que irão fundamentar a futura licitação do projeto.

O sistema contempla as infraestruturas de acesso aquaviário aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além de trechos da hidrovia da Lagoa dos Patos, do Lago Guaíba e dos rios Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí. A proposta busca estruturar a concessão de um dos principais corredores hidroviários do Rio Grande do Sul.

A audiência será realizada em formato virtual, com transmissão ao vivo pelo canal da Antaq no YouTube. A participação como ouvinte será aberta ao público e não exigirá inscrição prévia.

Já os interessados em fazer manifestações durante a sessão deverão se inscrever previamente por meio do WhatsApp disponibilizado pela Agência. Após o credenciamento, os participantes receberão o link de acesso à sala virtual na plataforma Microsoft Teams, por onde serão realizadas as intervenções.

As manifestações recebidas durante a audiência pública serão analisadas pela agência e poderão resultar em ajustes na modelagem da concessão antes da publicação do edital. O processo faz parte da etapa de participação social prevista para projetos de infraestrutura e antecede a licitação que definirá o futuro operador do sistema hidroviário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

TRANSPORTES – OPINIÃO - O ABASTECIMENTO QUE APONTA PARA O FUTURO



BRUNO GALOTI ORLANDI

Secretário de Assuntos Portuários e Emprego da Prefeitura de Santos, mestre e doutorando em Gestão e Políticas

Públicas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV)

opinioao@portalbenews.com.br

A descarbonização deixou de ser apenas uma pauta ambiental para se tornar uma agenda estratégica da economia global. Em um cenário em que cadeias produtivas e fluxos logísticos passam por profundas transformações, reduzir emissões significa aumentar competitividade, atrair investimentos e responder às novas exigências do comércio internacional. Os portos, por onde circula cerca de 90% das mercadorias comercializadas no mundo, estão no centro dessa mudança.

Foi nesse contexto que o Porto de Santos (SP) protagonizou, no último dia 12 de julho, um marco histórico para a navegação brasileira. O primeiro abastecimento de um navio transoceânico com etanol realizado no país representou muito mais do que uma operação inédita. Acompanhamos de perto esse momento, que simboliza o potencial do Brasil para contribuir com a transição energética do transporte marítimo e evidencia o protagonismo que Santos pode exercer na construção de uma logística de baixo carbono.

O abastecimento do porta-contêineres CMA CGM Iron, no terminal da DP World no Porto de Santos, foi fruto da parceria entre a CMA CGM, a Copersucar e a Bunker One. A operação utilizou cerca de 640 mil litros de etanol, demonstrando que a infraestrutura brasileira já reúne condições para atender às novas demandas do setor marítimo. Mais do que o volume abastecido, a iniciativa reforça uma discussão que vem ganhando força nos principais portos do mundo: a necessidade de diversificar a matriz energética da navegação e acelerar a adoção de soluções capazes de reduzir as emissões de gases de efeito estufa.

Essa transformação responde, em parte, ao avanço de regulamentações internacionais. Na União Europeia, o FuelEU Maritime estabelece metas graduais para a redução da intensidade de carbono dos combustíveis utilizados pelos navios, enquanto a inclusão do transporte marítimo no Sistema Europeu de Comércio de Emissões (EU ETS) passou a incorporar um custo crescente às emissões de carbono. Juntas, essas medidas vêm acelerando a adoção de combustíveis de menor emissão e de soluções voltadas à eficiência energética.

Não existe, entretanto, uma solução única. Metanol, amônia, hidrogênio, gás natural liquefeito e biocombustíveis disputam espaço como alternativas ao combustível fóssil tradicional. Nesse contexto, o etanol brasileiro desponta como uma opção especialmente relevante. Produzido em larga escala a partir da cana-de-açúcar, o combustível combina baixa intensidade de carbono com uma cadeia logística já consolidada, característica que poucos países conseguem oferecer atualmente.

É justamente aí que reside uma das grandes vantagens competitivas do Brasil. Além de figurar entre os maiores produtores mundiais de etanol, o país possui uma infraestrutura capaz de conectar o campo aos portos por meio de rodovias, ferrovias, dutos e terminais especializados. Essa integração reduz custos, aumenta a eficiência logística e cria condições favoráveis para que o Brasil amplie sua

participação em um mercado que tende a crescer à medida que a navegação acelera sua transição energética.

A corrida pela descarbonização já mobiliza alguns dos principais complexos portuários do mundo. Em Valência, na Espanha, projetos de eletrificação dos cais e expansão do uso de energias renováveis fazem parte da estratégia para alcançar a neutralidade climática. Em Xangai, maior porto do planeta, a expansão de terminais automatizados e os investimentos em eficiência energética evidenciam como os grandes hubs logísticos vêm incorporando a sustentabilidade às suas estratégias de desenvolvimento. Em diferentes continentes, a lógica é a mesma: preparar os portos para um cenário em que desempenho ambiental e competitividade serão atributos indissociáveis.

Mais do que substituir uma fonte de energia por outra, a descarbonização exige uma visão integrada sobre o futuro dos portos. Ela envolve investimentos em inovação, eficiência operacional, infraestrutura e integração logística. Trata-se de construir cadeias mais sustentáveis sem abrir mão da competitividade, fortalecendo a posição do Brasil em um comércio internacional que passa por rápidas transformações.

O abastecimento realizado em Santos demonstra que o país possui condições concretas para participar desse processo. A combinação entre uma matriz energética renovável, liderança na produção de biocombustíveis e um porto com capacidade operacional e relevância internacional cria uma oportunidade rara de transformar sustentabilidade em desenvolvimento econômico. Se soubermos aproveitar esse momento, a descarbonização poderá representar não apenas uma resposta aos desafios climáticos, mas também um novo vetor de crescimento para o Porto de Santos e para o Brasil.

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

MAIS DO QUE SUBSTITUIR UMA FONTE DE ENERGIA POR OUTRA, A DESCARBONIZAÇÃO EXIGE UMA VISÃO INTEGRADA SOBRE O FUTURO DOS PORTOS. ELA ENVOLVE INVESTIMENTOS EM INOVAÇÃO, EFICIÊNCIA OPERACIONAL, INFRAESTRUTURA E INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA. TRATA-SE DE CONSTRUIR CADEIAS MAIS SUSTENTÁVEIS SEM ABRIR MÃO DA COMPETITIVIDADE, FORTALECENDO A POSIÇÃO DO BRASIL EM UM COMÉRCIO INTERNACIONAL QUE PASSA POR RÁPIDAS TRANSFORMAÇÕES.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS E AEROPORTOS - MPOR ACOMPANHA PROJETOS DE EXPANSÃO NO AEROPORTO E NO PORTO DE FORTALEZA

Visitas técnicas avaliaram empreendimentos no Aeroporto Pinto Martins e iniciativas de modernização e ampliação da capacidade operacional do Porto do Mucuripe

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



No Porto de Mucuripe, Franca acompanhou projetos de modernização da infraestrutura portuária e conheceu iniciativas em andamento para ampliar a capacidade operacional

Empreendimentos localizados no Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins e no Porto do Mucuripe, na capital cearense, receberam visitas técnicas do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) na última quinta-feira (23). As agendas tiveram como objetivo acompanhar a implantação e a operação de iniciativas desenvolvidas em áreas estratégicas dos dois

sítios, verificando o andamento de projetos que contribuem para ampliar a infraestrutura logística e a oferta de serviços.

No Aeroporto Internacional de Fortaleza, concedido à iniciativa privada em 2017, o ministro Tomé Franca conheceu empreendimentos instalados no sítio aeroportuário e acompanhou de perto

estruturas voltadas ao apoio das operações e à diversificação dos serviços oferecidos no complexo. A visita integra a rotina de acompanhamento do MPor sobre investimentos realizados em áreas concedidas, com foco na compatibilização entre o desenvolvimento dos em empreendimentos e a operação aeroportuária.

Durante a visita, o ministro destacou a importância social e econômica do empreendimento. “Este espaço contará com terminais logísticos, hotéis, hospitais, escolas, centros comerciais, uma diversidade enorme de novos empreendimentos que vão surgir dentro do espaço do aeroporto, garantindo que essa infraestrutura aeroportuária possa, de fato, ser um vetor de desenvolvimento social e econômico”, disse.

Na sequência, Tomé Franca visitou o Porto do Mucuripe (também conhecido como Porto de Fortaleza), onde acompanhou projetos de modernização da infraestrutura portuária e conheceu iniciativas em andamento para ampliar a capacidade operacional do complexo.

Uma dessas iniciativas é a requalificação do acesso ao terminal marítimo de passageiros, concluída em junho, a modernização do sistema de iluminação com tecnologia LED e o avanço dos processos de arrendamento de novos terminais destinados à movimentação de contêineres, carga geral e graneis sólidos.

Entre as medidas em andamento para ampliar a capacidade do complexo estão os estudos que permitiram a ampliação do calado operacional do Canal Oeste, de 8 para 11,75 metros, a implantação de nova sinalização náutica e o desenvolvimento de um segundo canal de acesso, buscando aumentar a eficiência das operações e a capacidade de atendimento do porto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - PROJETO CAMINHO DOS ROMEIROS RECEBE CONTRIBUIÇÕES DA SOCIEDADE EM APARECIDA

Encontro discutiu propostas voltadas à segurança, acessibilidade e atendimento aos peregrinos no trecho da BR-116 administrado pela Motiva RioSP

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou, na última sexta- -feira (17), em Aparecida (SP), a Reunião Participativa nº 003/2026 para receber contribuições da sociedade sobre o projeto Caminho dos Romeiros, previsto para o trecho da BR-116 administrado pela concessionária Motiva RioSP. As sugestões apresentadas serão analisadas pela agência e poderão subsidiar o aprimoramento da proposta.

A iniciativa faz parte do contrato de concessão firmado por meio do Edital nº 03/2021 e abrange um dos principais corredores de peregrinação religiosa do país, ligando municípios dos estados de São Paulo e Minas Gerais ao Santuário Nacional de Nossa Senhora Aparecida.

Inspirado em tradicionais rotas internacionais de peregrinação, o Caminho dos Romeiros é utilizado por milhares de caminhantes e ciclistas todos os anos. O percurso também foi reconhecido por lei como roteiro turístico nacional, reforçando sua importância para o turismo religioso e para a mobilidade dos peregrinos.

A reunião contou com a participação de 159 pessoas, sendo que 30 realizaram manifestações orais com sugestões e observações sobre o projeto. Também serão consideradas as contribuições enviadas por escrito dentro do prazo estabelecido pela ANTT.

Segundo a agência, as manifestações recebidas servirão de base para o aperfeiçoamento da proposta, com foco em aspectos como segurança viária, acessibilidade, operação da rodovia e atendimento aos peregrinos e demais usuários do trecho concedido.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - EM ARTIGO NO WASHINGTON POST, LULA CRITICA TARIFAÇÃO DOS EUA

Presidente rebateu os argumentos que levaram à taxaço e destacou que as tarifas também serão prejudiciais à economia norte-americana

Da Agência Brasil



Lula deixou claro no artigo que, na relação comercial entre os dois países, os EUA são superavitários

O jornal norte-americano The Washington Post publicou neste domingo (26) um artigo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva com críticas à política tarifária do governo dos Estados Unidos contra o Brasil.

Em seu artigo, Lula rebateu os argumentos que levaram à taxaço, destacou que as práticas também serão prejudiciais à economia norte-americana e afirmou que “o Brasil não será derrotado com base em mentiras”.

O presidente também destacou existir um caráter ideológico na decisão de Trump. Com o objetivo, segundo ele, de interferir na política brasileira e nas eleições deste ano. O texto, em português, também foi divulgado nas redes sociais do presidente.

“Tentativas de impor amarras ideológicas à parceria bilateral, ou de instrumentalizá-la para fins eleitorais, não se sustentam. Nunca antes um secretário de Estado norte-americano havia qualificado o Brasil como um país não-amigo. Ninguém vai nos derrotar com base em mentiras”, disse.

O presidente brasileiro fez menção às declarações de Marco Rubio, secretário de Estado que, no início de junho, excluiu o Brasil do rol de países amigáveis aos EUA na América Latina.

No artigo, Lula reforçou o argumento que vem sido usado pelo governo brasileiro desde o início das taxaço, em abril de 2025, de que na relação comercial entre os dois países, os EUA são superavitários. Em seguida, afirmou que o Brasil vai procurar outros parceiros comerciais mundo afora.

“No médio prazo, essas tarifas vão levar à desorganização de cadeias produtivas que hoje se encontram densamente integradas e as empresas brasileiras vão substituir fornecedores norte-americanos por outros parceiros”.

“Erro estratégico”

No dia 15 de julho, o Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR) impôs uma sobretaxa de 25% sobre vários produtos provenientes do Brasil.

Foram taxados exportadores de ferro e aço, vestuário, calçados, açúcar, etanol, produtos farmacêuticos, maquinário agrícola, máquinas elétricas não voltadas ao setor de aviação, além de outros produtos manufaturados.

O USTR justificou suas taxas dizendo que certas práticas adotadas pelo Brasil eram descabidas e oneravam ou restringiam o comércio de agricultores, trabalhadores, inovadores e exportadores estadunidenses. Na publicação do Washington Post, Lula rebateu o USTR.

“Além de injustas, as novas tarifas são um erro estratégico: elas prejudicam a economia dos Estados Unidos e a parceria com o Brasil. Diversos segmentos industriais dos Estados Unidos dependem de

insumos brasileiros. Alimentos, calçados, têxteis, móveis, autopeças e vários outros produtos chegarão mais caros ao consumidor norte-americano”.

Pix

Lula ainda defendeu a atuação do Brasil contra o desmatamento, a legislação brasileira que combate crimes nas redes sociais e o Pix, sistema de pagamentos usado no Brasil. Todos esses foram pontos criticados pelo governo norte-americano em algum momento na relação recente entre os países.

“Respeitamos a soberania de outros Estados e negociamos com todos aqueles que saibam respeitar a nossa. A reciprocidade é a base de toda relação entre nações e temos mecanismos apropriados para assegurá-la”, encerrou o presidente, mantendo a disposição do Brasil para o diálogo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - EMPRESAS ACIONAM JUSTIÇA CONTRA TARIFAS

Do Estadão Conteúdo

Os tarifaços de Donald Trump, vão parar na Justiça. Duas ações judiciais movidas por pequenas empresas contestam as amplas tarifas anunciadas pelo norte-americano, que impõem sobretaxas a 60 parceiros comerciais.

As tarifas, implementadas com base na Seção 301 da Lei de Comércio de 1974 sob a justificativa do governo Trump de que esses países falharam em impedir a importação de produtos fabricados com trabalho forçado, abrangem 99% das importações dos Estados Unidos.

Críticos afirmam que o objetivo é menos combater produtos feitos com trabalho forçado e mais substituir as tarifas globais que Trump impôs no ano passado e que foram derrubadas pela Suprema Corte em fevereiro.

A empresa de brinquedos educativos Learning Resources, que participou da ação contra as tarifas que venceu na Suprema Corte, entrou com uma nova ação na sexta-feira no Tribunal de Comércio Internacional dos Estados Unidos, contestando a atual rodada de tarifas.

A segunda ação foi apresentada pela Burlap and Barrel, empresa de especiarias sediada em Nova York, e pela Collective Horology, varejista de relógios da Califórnia.

As duas ações sustentam que o governo não fundamentou adequadamente as acusações contra cada economia específica nem explicou de que forma as tarifas eliminariam a prática que motivou sua adoção, como exige a Seção 301.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

OPINIÃO ARTIGOS - GESTÃO - O QUE NÃO SE FALA NAS REUNIÕES?



HUDSON CARVALHO

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

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

“No fim, não nos lembraremos das palavras dos nossos inimigos, mas do silêncio dos nossos amigos.”

Frase atribuída, sem comprovação, a Martin Luther King Jr. (1929-1968), ativista político norte-americano e líder do movimento dos direitos civis.



Você já participou de uma reunião em que aparentemente todos estavam de acordo? Decisão foi tomada, nenhuma discordância.

Alguns minutos depois, nos corredores, começam os comentários: “Eu não concordava muito com essa decisão, mas achei melhor não falar!”

Por que, em algumas Organizações, as conversas mais importantes acontecem fora das reuniões? Por que profissionais competentes e comprometidos escolhem ficar em silêncio quando poderiam contribuir mais?

Esse fenômeno tem nome: **SILÊNCIO ORGANIZACIONAL**, um importante sinal de conflitos não resolvidos, dificuldades nas relações, desconfianças que impactam diretamente a qualidade das decisões, o engajamento das equipes e os resultados da Organização.

Não nos enganemos. Isso não acontece de uma hora para outra. Consolidando-se ao longo do tempo.

As pessoas não entram em uma empresa decidindo não contribuir. Pelo contrário. A maioria quer participar, ajudar a Organização. Mas, ao longo da experiência naquela cultura, começam a perceber quais comportamentos são valorizados e quais geraram algum tipo de risco.

Quando opiniões diferentes são ignoradas, questionamentos interpretados como resistência e problemas apresentados geram uma busca por culpados, a Organização transmite uma mensagem: é mais seguro ficar em silêncio.

Com o tempo, os sinais vão se somando: reuniões com poucas perguntas, decisões rapidamente aceitas, mas difíceis de implementar, e assuntos importantes discutidos fora dos “ambientes oficiais”.

Esse é o grande risco: a liderança interpretar o silêncio como alinhamento, quando ele significa falta de confiança ou a sensação de que falar não fará diferença.

Uma Organização saudável não é aquela onde todos concordam. É aquela onde as pessoas têm segurança para que diferentes pontos de vista possam emergir antes que as decisões sejam tomadas.

Com o tempo, as pessoas se questionam: “Qual é o custo se eu falar?” Se o risco de desgaste parecer maior do que a possibilidade de contribuir, a tendência será se proteger.

O silêncio pode vir também da descrença: “Eu já falei outras vezes e nada mudou”.

Por isso, um dos grandes desafios das lideranças é construir ambientes onde as pessoas percebam que sua contribuição realmente tem valor.

A palavra a ser desmistificada é **CONFLITO**. Em geral, ela é associada a disputas ou dificuldades de convivência. Esse tipo de conflito pode ser destrutivo e precisa ser trabalhado. Mas, existe outro extremamente positivo para as Organizações: o conflito de ideias.

Quando pessoas com diferentes experiências, conhecimentos e perspectivas discutem uma decisão ou problema, naturalmente enxergam caminhos diferentes. E isso é positivo!

Quando falamos em criar ambientes onde as pessoas possam falar, chegamos inevitavelmente à confiança e à segurança psicológica. De um ambiente onde assuntos difíceis podem ser discutidos justamente porque existe confiança.

E aqui aparece um dos papéis essenciais da liderança.

Muitos líderes dizem: “Minha equipe pode falar comigo sobre qualquer coisa”.

Mas deveriam dizer também: “Como eu reajo quando alguém realmente fala?”

A cultura não é formada pelo discurso do líder. Ela é formada pelas experiências vivenciadas pelas pessoas em suas relações com ele.

O líder precisa tomar cuidado para não entrar sempre com respostas prontas. Quando apresenta uma decisão praticamente definida e depois pergunta a opinião do grupo, as pessoas rapidamente percebem que aquele espaço talvez não seja realmente para contribuir.

Às vezes, uma mudança simples faz diferença: começar perguntando “Como vocês estão enxergando essa questão?”, antes de apresentar sua própria opinião. Confiança não nasce de uma autorização formal.

É nesse ponto que as áreas de DHO têm um papel importante, na formação do Líder. Elas conseguem identificar padrões que nem sempre aparecem quando olhamos apenas para uma área ou situação específica: dificuldades de comunicação, conflitos não trabalhados, resistências às mudanças e comportamentos que podem revelar questões mais profundas da cultura.

Para isso, precisam criar canais reais de escuta, estar próximas do negócio, apoiar as lideranças e identificar uma questão fundamental:

Quais conversas importantes não estão acontecendo?

O desafio é transformar conversas difíceis em conversas produtivas, porque os problemas que emergem claramente podem ser trabalhados. Aqueles que permanecem subjacentes continuarão afetando os resultados sem que ninguém, de fato, aja sobre eles.

Talvez uma das grandes oportunidades para a evolução das Organizações esteja nas conversas que ainda não estão acontecendo.

Quando criamos ambientes onde existe confiança para falar, ouvir e construir juntos, fortalecemos não apenas a qualidade das relações, mas também a capacidade da Organização de aprender, inovar e evoluir.

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

O DESAFIO É TRANSFORMAR CONVERSAS DIFÍCEIS EM CONVERSAS PRODUTIVAS, PORQUE OS PROBLEMAS QUE EMERGEM CLARAMENTE PODEM SER TRABALHADOS. AQUELES QUE PERMANECEM SUBJACENTES CONTINUARÃO AFETANDO OS RESULTADOS SEM QUE NINGUÉM, DE FATO, AJA SOBRE ELES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2026

FINANÇAS - B3: COM ‘RESPIRO’ TÉCNICO, FLUXO ESTRANGEIRO DÁ SINAL DE RETOMADA

Movimento na bolsa brasileira na primeira quinzena de julho é interpretado por especialistas como um processo natural após dois meses seguidos de saída líquida

Do Estadão Conteúdo

Julho tem sido marcado pela retomada da entrada de capital externo na Bolsa brasileira, com saldo positivo de R\$ 2,351 bilhões na primeira quinzena. Em parte, o ingresso é visto por analistas como um movimento técnico, processo natural após dois meses seguidos de saída líquida, com retirada de R\$ 7,785 bilhões em junho - a maior em quase um ano.



O fluxo externo tem sido o principal motor para a valorização da B3, que acumula ganho de 8% em 2026

Mas há também alguns fundamentos que justificam o retorno do investidor internacional para a Bolsa brasileira, como a recente safra de indicadores reforçando um desaquecimento mais claro da atividade econômica, a exemplo dos dados de emprego de maio e do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo

(IPCA) de junho.

Outro argumento citado é o valuation atrativo: a Bolsa segue barata e “pouco carregada”, define o estrategista de renda variável da Genial, Filipe Villegas. No entanto, a avaliação dos analistas é que esse apetite pode ser temporário e ficará na dependência do debate eleitoral e do cenário internacional.

Das doze sessões de julho até aqui, foram oito sessões de entrada de fluxo externo, sendo a maior no dia 10, quando foi divulgado o IPCA do mês passado, que mostrou desaceleração abaixo da esperada. O alívio inflacionário de curto prazo ressuscitou, em boa parte dos agentes do mercado financeiro, apostas de nova queda de 0,25 ponto porcentual na Selic, no Comitê de Política Monetária (Copom) de agosto. Dessa forma, a leitura é que se criam expectativas de um ambiente menos adverso para as empresas.

“Vimos algum sinal de melhora, como foi naquela sexta-feira, quando saiu a notícia boa do IPCA. Houve entrada de R\$ 1,521 bilhão, marcando a maior entrada líquida desde quando começou o grande movimento de saída, que foi no dia 15 de abril [-R\$ 1,032 bilhão]”, afirma o estrategista de ações da XP Investimentos, Raphael Figueredo.

Outro ponto que conta a favor da entrada de recursos externos para a B3 é o conflito geopolítico. A despeito dos efeitos nocivos da guerra na economia real, o impasse beneficia países exportadores de petróleo, como o Brasil. “Eu diria que no relativo, somos vencedores”, diz Figueredo. “É um contexto macro ruim, mas quando trazemos para o micro, não chega a ser tão ruim assim. Isso tem feito o Ibovespa se sustentar por volta de 175 mil, 178 mil pontos há alguns dias”, completa Figueredo.

O fluxo externo tem sido o principal motor para a valorização da B3 em 2026. Em janeiro, os estrangeiros encerraram o mês com saldo positivo de R\$26,314 bilhões, cifra que, naquele momento, já era maior do que a aportada por esses investidores durante todo o ano de 2025. Até abril, a entrada desses recursos chegou a quase R\$ 70 bilhões. Nos meses seguintes, o fluxo passou a minguar gradualmente, até que os últimos dados da B3 mostraram uma retomada positiva da tendência de apetite estrangeiro à Bolsa. O Ibovespa acumula ganho de 8% no ano.

Riscos

A Genial aponta ainda que a Bolsa está “sensível a qualquer fluxo marginal”, o que ajudou a explicar a tentativa de recomposição gradual da entrada de capital externo após dois meses de saída relevante. Ainda assim, a corretora mantém postura defensiva, com preferência por liquidez, moeda forte como proteção e pagadoras de dividendos. O retorno do excepcionalismo americano e a perspectiva de um dólar forte estrutural permanecem como o principal risco para os ativos locais, pondera a casa.

Se o Federal Reserve (Fed, o banco central dos EUA) adotar postura mais restritiva, com juros mais altos por mais tempo, o fluxo para mercados emergentes pode ficar mais seletivo.

Ao mesmo tempo, a percepção de menor apetite exclusivo por ativos americanos - em um ambiente de questionamentos institucionais - tem levado parte dos investidores a buscar diversificação

geográfica. Nesse contexto, a alocação tende a favorecer mercados que ainda oferecem valor e retorno, e o Brasil aparece como “barato” no comparativo, destaca Figueredo, da XP.

Tecnologia

Apesar das preocupações com o setor de tecnologia, que volta e meia desvia capital de mercados emergentes para ativos nos EUA, o fundador e CEO do Market Makers, Thiago Salomão, ressalta que o Brasil ainda está longe de ser um destino natural para uma parcela relevante desses recursos.

Segundo ele, a Inteligência Artificial ajuda a explicar “mais quando o Brasil vai mal” do que quando atrai investimentos do exterior. “Se o aspirador virar um ventilador, não necessariamente esse dinheiro volta para o Brasil. O fluxo faz preço aqui, mas não vejo uma relação direta com IA”, afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

JUSTIÇA - PRESIDENTE DO STF REBATE ATAQUE DE MILEI A ALEXANDRE DE MORAES

Após o presidente argentino chamar o ministro de lixo, Edson Fachin disse que a declaração é desrespeitosa e incompatível com a civilidade. Dino também defendeu Moraes

Do Estadão Conteúdo



Alexandre de Moraes foi criticado por Milei após não dar autorização para ele visitar Jair Bolsonaro, que segue em prisão domiciliar

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, rebateu as críticas feitas pelo presidente da Argentina, Javier Milei, a Alexandre de Moraes. Os ataques ao ministro foram proferidos neste sábado, 25, durante o discurso do mandatário argentino no evento de lançamento da candidatura de Flávio Bolsonaro à Presidência da República.

Na ocasião, Milei reclamou de não ter recebido autorização para visitar Jair Bolsonaro, que segue em prisão domiciliar após ser condenado por tentativa de golpe de Estado, e comparou o caso ao período em que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva esteve preso.

“Para piorar tudo, o lixo... Ele não me permitiu visitar meu amigo injustamente preso, embora eu saiba que Lula estava cansado de receber líderes estrangeiros enquanto estava na prisão, incluindo o nefasto ex-presidente argentino Alberto Fernández”, disse Milei, em referência a Moraes.

Na tarde deste sábado, 25, Fachin rebateu as críticas ao colega do STF. Em nota, ele classificou a referência a Moraes como desrespeitosa e incompatível com a civilidade, e reiterou a autonomia do Judiciário.

“Tomei conhecimento da declaração do Presidente da Argentina sobre Ministro do Supremo Tribunal Federal. Trata-se de referência desrespeitosa a magistrado da mais alta Corte do País, feita em solo brasileiro, por ato jurisdicional praticado conforme a Constituição e as leis da República Federativa do Brasil. Ao reafirmar a plena autonomia do Judiciário brasileiro, a Presidência do STF deplora manifestações incompatíveis com a civilidade que deve caracterizar as relações entre os Estados”, escreveu o presidente do STF.

O ministro Flávio Dino também se manifestou. Sem citar nomes, ele divulgou uma nota em seu perfil no Instagram em que critica “trapaceiros” e enaltece o Poder Judiciário na defesa do constitucionalismo, “que é essencialmente um sistema de limitação de poderes estatais e privados,

inclusive estrangeiros'. “Em consequência, um bom Tribunal estabelece fronteiras intransponíveis para os totalitários e trapaceiros”, acrescentou.

Representação

O deputado Lindbergh Farias (PT-RJ) acionou a Procuradoria-Geral da República (PGR) contra o senador e candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL). Na representação, o petista pede que a PGR apure se Flávio cometeu crime ao convidar o presidente da Argentina, Javier Milei, para participar da convenção nacional do PL que oficializou o senador como candidato no último sábado, 25.

O código eleitoral proíbe a participação de estrangeiro em atividades partidárias e atos de propaganda. A pena é detenção de até seis meses e pagamento de multa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

JUSTIÇA - OCTAVIO GALLOTTI MORRE AOS 95 ANOS

Ex-ministro do STF entre 1984 e 2000, ele também presidiu a Corte entre 1993 a 1995

Do Estadão Conteúdo

O ex-ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Octavio Gallotti morreu neste domingo, 26, aos 95 anos. O magistrado fez parte do STF entre 1984 e 2000 e presidiu a Corte de 1993 a 1995. O velório será realizado no Salão Branco do STF, nesta segunda-feira, 27, das 10h às 17h. O sepultamento será no dia 28, no Rio de Janeiro.

Em nota, o tribunal lamentou a morte e destacou o rigor técnico, independência de seus julgamentos e a dedicação ao serviço público. O presidente do STF, Edson Fachin, destacou o legado do ex-ministro: “Sua trajetória confunde-se com um período significativo da história institucional brasileira. Magistrado de notável cultura jurídica, espírito público exemplar e inabalável compromisso com a Constituição, o Ministro Gallotti deixou marcas permanentes na construção da jurisprudência e no fortalecimento das instituições democráticas do País.”

Casado desde 1962 com Iára Chateaubriand Pereira Diniz Gallotti, deixa os filhos Luiz Gallotti Neto e Maria Isabel Diniz Gallotti Rodrigues, ministra do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Gallotti foi o último ministro indicado ao STF durante a ditadura militar.

Trajetoária

Luiz Octavio Pires e Albuquerque Gallotti nasceu no Rio de Janeiro e se formou em Direito pela Universidade do Brasil, atual Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Em 1973, tomou posse como ministro do Tribunal de Contas da União (TCU).

Além de presidir o STF, também esteve à frente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE). Gallotti chegou a assumir a presidência do País em viagens internacionais do então presidente Itamar Franco.

Gallotti vinha de uma família de conhecidos juristas. O pai dele, Luiz Gallotti, foi presidente do STF e do TSE. O avô materno, Antônio Albuquerque, foi ministro do STF.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

JUSTIÇA - BRASIL E PORTUGAL REFORÇAM COOPERAÇÃO ENTRE OS JUDICIÁRIOS

Encontro em Lisboa reuniu magistrados dos dois países para troca de experiências sobre inovação, transformação digital e políticas judiciárias

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O presidente do STF, Edson Fachin, participou em Lisboa de visita institucional ao Conselho Superior da Magistratura de Portugal, órgão equivalente ao Conselho Nacional de Justiça

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF) e do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), ministro Edson Fachin, participou, nesta sexta-feira (24), em Lisboa, de visita institucional ao Conselho Superior da Magistratura de Portugal, órgão equivalente ao CNJ. Durante a reunião, representantes do Judiciário brasileiro apresentaram experiências nas áreas de transformação digital, inovação, formulação de políticas judiciais e ampliação do acesso à Justiça, em encontro voltado ao fortalecimento da cooperação institucional entre os dois

países.

O conselheiro do CNJ e procurador regional da República Silvio Amorim falou sobre a estrutura, a composição e as atribuições constitucionais do Conselho brasileiro. Destacou que o órgão, criado há mais de 20 anos, exerce o controle administrativo, financeiro e disciplinar do Judiciário e atua na formulação de políticas judiciais e na disseminação de boas práticas para aprimorar a prestação jurisdicional.

Em seguida, a secretária-geral do CNJ, juíza Clara Mota, apresentou os avanços da digitalização da Justiça brasileira nas últimas duas décadas. Segundo ela, cerca de 99% dos processos judiciais já tramitam em meio eletrônico, e o Judiciário reúne aproximadamente 75 milhões de processos em andamento, um dos maiores acervos do mundo.

Para a magistrada, a digitalização ampliou o acesso à Justiça e fortaleceu a efetivação da cidadania e dos direitos fundamentais. “Esse desafio está materializado nos 20 anos de digitalização e na construção de políticas públicas que permitiram alcançar essa realidade”, afirmou.

Clara Mota também enfatizou a cooperação entre os tribunais para o desenvolvimento de soluções tecnológicas. Ela explicou que a Política Judiciária de Inovação, instituída pelo CNJ em 2021, consolidou uma rede colaborativa que resultou na implantação de laboratórios de inovação nos 92 tribunais brasileiros.

A secretária-geral informou que a rede promove encontros periódicos e festivais de inovação para compartilhar experiências e desenvolver soluções de forma conjunta.

A juíza auxiliar da Secretaria-Geral do CNJ Adriana Melonio apresentou o Programa Justiça Plural, desenvolvido em parceria com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). A iniciativa busca fortalecer o acesso à Justiça e ampliar a proteção de populações em situação de vulnerabilidade.

O programa está organizado nos eixos: direitos humanos, infância e adolescência, equidade racial, gênero e população LGBTQIA+, pessoas em situação de rua, questões socioambientais, pessoas desaparecidas e vítimas de violência, além de trabalho decente e vida digna.

Entre as iniciativas do programa, Adriana Melonio destacou o Protocolo para Julgamento com Perspectiva Racial, considerado uma experiência pioneira, e publicações voltadas às políticas para pessoas em situação de rua e ao enfrentamento da violência doméstica. Os materiais incluem instrumentos para coleta de dados que subsidiam a formulação e o aperfeiçoamento de políticas judiciais.

Populações vulneráveis

O juiz auxiliar da Secretaria de Estratégia e Projetos do CNJ José Gomes de Araújo Filho apresentou ações voltadas à ampliação do acesso à Justiça para populações em situação de vulnerabilidade, especialmente os povos indígenas da Amazônia. Ele ressaltou a importância da cooperação

internacional e afirmou acompanhar a experiência portuguesa do programa Justiça Mais Próxima, que inspira iniciativas brasileiras de aproximação entre o Judiciário e a população.

“O objetivo é fazer com que os magistrados saiam dos gabinetes e estejam presentes onde o cidadão mais precisa”, afirmou. Segundo ele, o CNJ tem ampliado a Justiça itinerante para atender comunidades isoladas e garantir o acesso a direitos básicos.

O magistrado destacou ainda a diversidade dos povos indígenas brasileiros. Atualmente, o país reúne 371 etnias e cerca de 295 línguas, realidade que exige políticas voltadas à acessibilidade linguística. Nesse sentido, o CNJ criou o Cadastro Nacional de Tradutores e Intérpretes Indígenas, iniciativa destinada a ampliar o acesso dessas comunidades ao Poder Judiciário por meio da acessibilidade linguística.

Outra medida mencionada foi a implantação dos Pontos de Inclusão Digital, espaços criados para facilitar o acesso aos serviços da Justiça em localidades remotas.

Projeto Espiral

Na reunião, também foi citado o Projeto Espiral Saberes, Práticas e Inovação Judicial na Lusofonia, idealizado pelo CNJ em parceria com o Instituto Ideas do Tribunal de Judicial de Pernambuco (TJPE) e a Escola de Formação de Magistrados (Enfam). A iniciativa busca promover a cooperação e o desenvolvimento de soluções inovadoras entre os sistemas de justiça dos países de língua portuguesa, reforçando a partilha de conhecimento e contribuindo para a modernização dos serviços judiciais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

INTERNACIONAL - IRÃ PROMETE RESPOSTA CONTRA A UCRÂNIA APÓS ATAQUE A NAVIO

O ministro das Relações Exteriores do Irã, Abbas Araghchi acredita que a ofensiva foi realizada “a pedido de Israel para arrastar a Europa para sua guerra”

Do Estadão Conteúdo



Abbas Araghchi classificou a ação como uma “flagrante violação da Carta da ONU”

O ministro das Relações Exteriores do Irã, Abbas Araghchi, afirmou neste domingo, 26, que um ataque ucraniano contra uma embarcação comercial iraniana matou um marinheiro e “não pode ficar sem resposta”.

Em uma publicação no X, Araghchi classificou a ação como um “flagrante violação da Carta da ONU” e afirmou que o ataque foi realizado “a pedido de Israel para arrastar a Europa para sua guerra”.

Segundo o chanceler iraniano, a posição de Teerã foi transmitida em conversas telefônicas separadas com a chefe da política externa da União Europeia (UE), Kaja Kallas, e com o ministro das Relações Exteriores da Rússia, Sergey Lavrov.

No sábado, o Irã convocou o encarregado de negócios da Ucrânia em Teerã em razão do ataque no Mar Cáspio. Além da morte de um marinheiro, outra pessoa ficou ferida.

O presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, afirmou no X que a Ucrânia havia obtido “resultados muito fortes” em ataques de longo alcance no Mar Cáspio, inclusive contra “embarcações usadas no transporte de cargas militares envolvendo o Irã”.

O presidente ucraniano deve se encontrar com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, na terça-feira, 28, em Washington, de acordo com um oficial americano que conversou com a reportagem da Associated Press (AP).

Kiev não comentou a razão da reunião, embora Zelensky tenha dito em seu pronunciamento de sexta-feira que Kiev estava "se preparando para uma reunião com o presidente dos Estados Unidos e sua equipe".

Sem acordo

Vale lembrar que o Irã rejeitou uma proposta de cessar-fogo elaborada pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, e apresentada a Teerã pelo primeiro-ministro do Iraque, Ali al-Zaidi. A tentativa frustrada de mediação ocorreu em meio à ameaça de ampliação da ofensiva americana contra o território iraniano e aos novos ataques do Irã contra aliados de Washington no Oriente Médio.

Autoridades iranianas disseram ao jornal The New York Times, sob condição de anonimato, que al-Zaidi visitou o Irã após retornar de um encontro com Trump na Casa Branca, em 14 de julho. Um funcionário iraquiano afirmou ao jornal, também sob condição de anonimato, que o premiê teria levado uma proposta a Teerã.

As autoridades iranianas não deram detalhes sobre o conteúdo da proposta, mas afirmaram que ela era a única oferta apresentada até o momento e que o governo iraniano não tinha interesse em um acordo temporário que deixasse em aberto a questão do controle do Estreito de Ormuz.

Após a publicação da reportagem, o gabinete de imprensa de al-Zaidi negou a informação em um comunicado divulgado nas redes sociais, sem fornecer mais detalhes.

A imprensa iraniana informou que al-Zaidi viajou a Teerã com uma delegação de altos funcionários para se reunir com o presidente do Irã, Masoud Pezeshkian; o presidente do Parlamento e principal negociador, Mohammad Bagher Ghalibaf; e o ministro das Relações Exteriores, Abbas Araghchi.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026

INTERNACIONAL - NETANYAHU CRITICA PREFEITO DE NY

Primeiro-ministro de Israel acusou Zohran Mamdani de fomentar o ódio contra os judeus da cidade
Do Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, acusou o prefeito de Nova York, Zohran Mamdani, de fomentar o ódio contra os judeus da cidade. A fala, feita à Fox News, foi uma resposta às ameaças do prefeito de prendê-lo caso fosse a Nova York para participar da reunião da Organização das Nações Unidas (ONU).

Mamdani, nas últimas semanas, ameaçou cumprir o mandado de prisão contra o israelense, expedido pelo Tribunal Penal Internacional por crimes de guerra. Mamdani depois recuou e admitiu que o município não tinha autoridade para cumprir o mandado, mas pediu que o governo federal o fizesse.

Netanyahu acusou o prefeito de colocar um grupo contra o outro e de impor medo na cidade. "Eu falo com judeus americanos em Nova York, e eles estão com medo agora", disse. O primeiro-ministro responsabilizou Mamdani pelo atentado contra um judeu nova-iorquino, que foi esfaqueado ao sair de uma sinagoga. A culpa seria do prefeito por seu discurso em que pediu que o governo federal americano prendesse Netanyahu por seus crimes de guerra, o que o israelense classificou como discurso de ódio.

"Depois de ele ter feito esse discurso de ódio contra Israel e contra mim, no dia seguinte, um judeu é esfaqueado ao sair de uma sinagoga e com um grito de Allah Akbar", disse o primeiro-ministro.

Por fim, Netanyahu confirmou que irá à ONU. “Eu pretendo ir e falar a verdade, falar por Israel e pela aliança israelo-americana, do púlpito das Nações Unidas.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/07/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

DUAS DÉCADAS APÓS DESCOBERTA DO PRÉ-SAL, DESAFIO DO PAÍS É REPOR RESERVAS PARA MANTER AUTOSSUFICIÊNCIA

Exploração ultraprofundas responde por 80% da produção, que deve começar a declinar na próxima década. Margem Equatorial é considerada a área mais promissora

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro

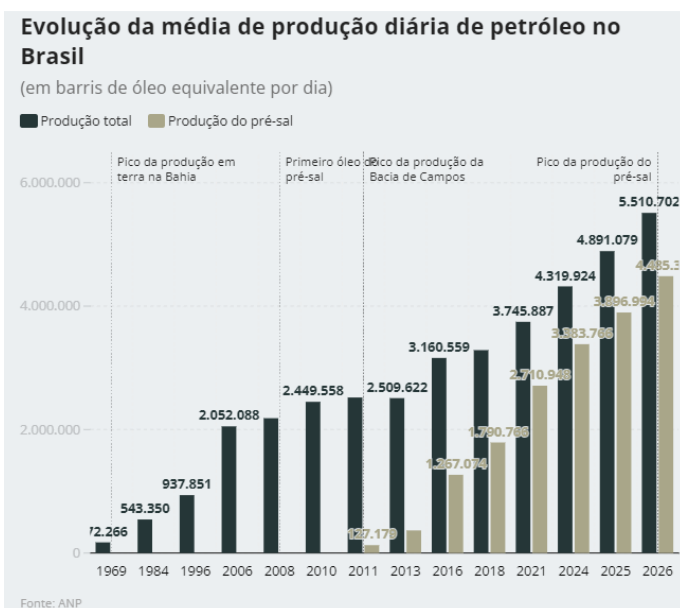


Navio-plataforma na Bacia de Santos: vinte anos após descoberta, pré-sal entregou mais do que se esperava e já responde por mais de 80% da produção
— Foto: Márcia Foletto

Em meio às incertezas provocadas pelos conflitos no Oriente Médio, que voltaram a reacender preocupações sobre a segurança do abastecimento global, o Brasil atravessa este momento com uma vantagem construída ao longo das últimas duas décadas: o pré-sal. A descoberta, que completa neste mês 20 anos, tornou o país autossuficiente em petróleo e o colocou entre os

principais exportadores e produtores do mundo.

Mas essa segurança pode não durar. Com os campos gigantes do pré-sal se aproximando do declínio natural na próxima década e a demora na abertura de novas fronteiras exploratórias, o Brasil corre o risco de voltar a depender de importações de petróleo caso não consiga repor reservas.



A expectativa agora está voltada para a Margem Equatorial, entre o litoral do Amapá e Rio Grande do Norte, onde a Petrobras deve concluir no próximo mês a perfuração do primeiro poço na Bacia da Foz do Amazonas após mais de dez anos esperando o licenciamento ambiental.

—O desafio agora é uma corrida contra o tempo. O pré-sal deve entrar em declínio a partir de 2033. A busca por novas áreas precisa acontecer imediatamente. Se não acelerarmos a atividade exploratória para repor reservas, corremos o risco real de retroceder e voltar à posição de país importador de petróleo até o fim da próxima década — diz Roberto Ardenghy, presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP).

Vinte anos após a descoberta, o pré-sal responde por mais de 80% das reservas provadas e da produção. Jean Paul Prates, ex-presidente da Petrobras, lembra que o pré-sal vai atingir o pico de 5,3 milhões de barris de petróleo por dia em 2030, mas deverá cair para 4,4 milhões já em 2034:

— O Brasil precisa continuar, ao mesmo tempo, a explorar o pré-sal, revitalizar campos maduros, desenvolver bacias terrestres e avaliar novas fronteiras. O petróleo será necessário por décadas, inclusive para petroquímica, aviação, navegação e fertilizantes.

Prates lembra que a busca por novas áreas no Brasil vai ocorrer em um cenário marcado por maior concorrência internacional, com o avanço de países como Guiana e Suriname, vizinhos à Margem Equatorial, além da retomada da Venezuela.

— Temos ainda o Equador, que procura reorganizar sua indústria e atrair capital privado. E o Brasil perdeu tempo, mas ainda há margem para competir, desde que haja planejamento, previsibilidade regulatória e capacidade administrativa — diz Prates.

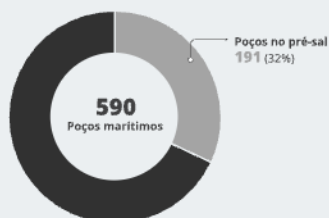
Mais com menos

A alta produtividade dos poços do pré-sal reduz custos de produção e amplia os lucros da Petrobras e de outras petroleiras que atuam na região



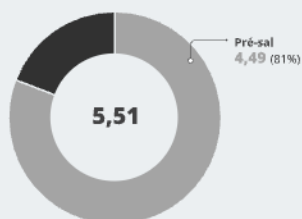
6.086 é o número de poços de petróleo abertos no Brasil.

Desse total, 590 são no mar. Menos de um terço está no pré-sal...



...mas a região responde por mais de 80% da produção nacional de petróleo e gás.

Média de produção no Brasil em 2026
(em milhões de barris de óleo equivalente por dia)



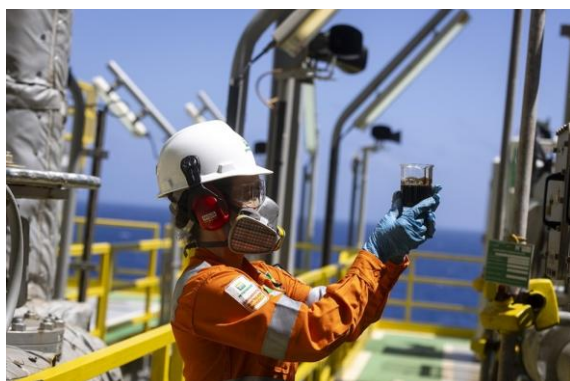
Fonte: ANP

Novas fronteiras

De olho na necessidade de repor reservas, a diretoria da Agência Nacional do Petróleo (ANP) aprovou a indicação de 86 blocos nas bacias da Foz do Amazonas, Barreirinhas e Pará-Maranhão, na Margem Equatorial, para possível inclusão nos editais futuros de leilões. Já na Bacia de Pelotas, no litoral da região Sul, mais de 200 blocos já foram avaliados, diz Artur Watt, diretor-geral da ANP.

— Para que esses blocos possam ser efetivamente incorporados ao edital (de leilão) deverão passar por etapas como análise ambiental, a emissão de Manifestação Conjunta dos Ministérios de Minas e Energia (MME) e do Meio Ambiente e do Clima (MMA), bem como a realização de audiência pública. É necessário garantir a reposição contínua das reservas, já que o petróleo deverá permanecer na matriz energética global pelos próximos anos.

Watt lembra que a exploração de petróleo não é um fenômeno isolado. Para ele, descobertas feitas em outras partes do mundo levam à revisão de modelos geológicos e de suas bacias. Foi o caso da Margem Equatorial, após as descobertas feitas na Guiana e Suriname, assim como os resultados obtidos na Namíbia, na costa da África, que deram uma nova perspectiva para Pelotas:



—A reposição de reservas depende da continuidade da atividade exploratória e da capacidade de identificar novas oportunidades em diferentes províncias petrolíferas.

Navio-plataforma P-71, instalado no campo de Itapu, no pré-sal da Bacia de Santos, a 200 km da costa do Rio de Janeiro — Foto: Márcia Foletto

Poço concluído em agosto

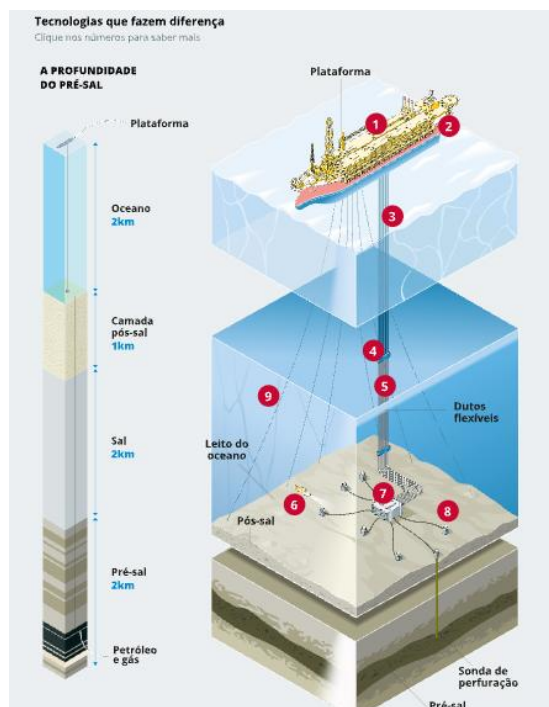
Às vésperas de concluir seu primeiro poço na Bacia da Foz do Amazonas, previsto para o mês de agosto, a

Petrobras espera ao todo perfurar 15 poços na Margem Equatorial com um investimento estimado de R\$ 13 bilhões até 2030.

— A conclusão da perfuração na Bacia da Foz do Amazonas está estimada para agosto e já iniciamos o processo de licenciamento ambiental para os demais blocos. Na Bacia de Pelotas, estamos em fase inicial de estudos. A expectativa é concluir a captação dos dados sísmicos até 2028 — diz Sílvia Anjos, diretora de Exploração e Produção da Petrobras.

Para Pedro Rodrigues, sócio da CBIE, é preciso acelerar a pesquisa e aproveitar o momento de preço alto do petróleo de forma a evitar o erro no início do pré-sal, quando o país perdeu anos discutindo o modelo que iria extrair o petróleo, com a suspensão da agenda de leilões:

— Perdemos investimentos e oportunidades após a descoberta do pré-sal. Hoje poderíamos ter mais produção e mais empresas. O mesmo não pode ocorrer com a Margem Equatorial. Suriname e Guiana estão bem mais adiantados, e o Brasil ainda não concluiu seu primeiro poço em águas ultraprofundas na região.



Marcus D'Elia, sócio da Leggio Consultoria, especializada em petróleo, gás e renováveis, lembra que o próprio atraso no pré-sal também impactou o início das novas áreas exploratórias, como a Margem Equatorial e Pelotas, no litoral da Região Sul. Ele lembra que, se no pré-sal a exploração era vista apenas pelo fator econômico, hoje se observa ainda preocupação socioambiental com a atividade.

— Ou seja, a exploração vai ter seus limites definidos também em função das questões ambientais. Se esses novos campos não entrarem em produção, efetivamente vai haver um declínio na produção. Substituir o pré-sal é um desafio.

Claudio Pinho, professor do curso de pós-graduação em Transição Energética Justa da Mackenzie Rio, destaca a importância da busca de um portfólio diversificado e uma maior agilidade do governo.

—A licença ambiental para a Petrobras perfurar um poço pioneiro na Margem Equatorial durou mais de 10 anos e mesmo assim a licença veio para somente um poço. O importante é que os esforços caminhem com exigências previsíveis.

Risco é voltar a importar

Assim, lembra Telmo Ghorzi, presidente executivo da Associação Brasileira das Empresas de Bens e Serviços de Petróleo (Abespetro), o Brasil corre o risco de voltar a ser importador de petróleo na próxima década caso não avance na exploração de novas fronteiras. Segundo ele, o Brasil ainda não está construindo um caminho para compensar a queda do pré-sal.

— Não podemos ter a sensação de que estamos protegidos, já que nos próximos anos será necessário ampliar a produção para manter a autossuficiência. Esse desafio está diretamente ligado à demora na exploração de novas fronteiras, principalmente em razão de impasses entre as áreas ambiental e energética — diz ele.

700 mil empregos

Segundo a Abespetro, existem cerca de 1.400 blocos exploratórios no Brasil que podem deixar de atrair investimentos por causa das incertezas em torno do licenciamento ambiental.

— Esse é um dos principais dilemas do cenário energético atual. E o Brasil já começa a sentir os efeitos desses impasses. Entre 2018 e 2024 nenhum novo poço exploratório foi perfurado no país, em contraste com o movimento observado em países como Noruega, Suriname e nações africanas, onde a atividade exploratória ganhou impulso com a alta do petróleo. Hoje, a cadeia de exploração e produção gera mais de 700 mil empregos diretos e indiretos, o maior patamar desde o auge do setor, em 2010. Não podemos deixar isso se desfazer.



Navio-plataforma P-71, instalado no campo de Itapu, no pré-sal da Bacia de Santos, a 200 km da costa do Rio de Janeiro — Foto: Márcia Foletto

Leandro Ribeiro, sócio-líder de Oil&Gas da consultoria EY, lembra que o desafio é encontrar o equilíbrio entre desenvolver novas fronteiras de petróleo e atender às expectativas sociais e ambientais:

— O equilíbrio precisa acontecer com responsabilidade, segurança e respeito ao meio ambiente. O principal legado do pré-sal foi transformar o Brasil em uma potência do petróleo. A Margem Equatorial e a Bacia de Pelotas podem ser as próximas grandes áreas produtoras do país e ajudar a manter o Brasil entre os principais produtores mundiais de petróleo nas próximas décadas, mas ainda existe muita incerteza em função dessas áreas terem sido pouco exploradas.

Desafios de ontem, hoje e amanhã



Bacia de Campos

Plataforma Petrobras 18, no campo gigante de Marlim, na Bacia de Campos — Foto: Divulgação/Eliana Fernandes

A Petrobras inicia sua jornada na exploração de petróleo no mar em 1974, com a descoberta de Garoupa, na Bacia de Campos. Em 1984, a companhia anuncia a descoberta de Albacora, primeiro grande campo em águas profundas.



Bacia de Santos

Navio-plataforma P-71, instalado no campo de Itapu, no pré-sal da Bacia de Santos, — Foto: Márcia Foletto

Em 2006, a estatal anuncia a descoberta de petróleo a mais de 7 mil metros de profundidade, no pré-sal. A área (batizada de Campo de Lula) é hoje o maior campo produtor do Brasil, com mais de um milhão de barris por dia.



Margem Equatorial

Petrobras obtém licença de operação para pesquisa exploratória em águas profundas do Amapá — Foto: Divulgação

A Petrobras deve concluir a perfuração em agosto do primeiro poço em águas ultraprofundas na Bacia da Foz do Amazonas, no litoral do Amapá. A área foi licitada em 2013, e o processo de licenciamento

começou em 2014.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/07/2026

PETRÓLEO DESPENCA COM TRÉGUA NOS ATAQUES ENTRE EUA E IRÃ

Bolsas globais registram alta, e ouro sobe à medida que pausa nos combates no Oriente Médio reduziu o risco de inflação

Por Bloomberg — Londres



Petróleo despencou com a diminuição de ameaças ao abastecimento no Oriente Médio e no Mar Negro — Foto: Tim Rue/Bloomberg

O petróleo despencou depois que os Estados Unidos interromperam quase duas semanas de ataques diários contra o Irã e petroleiros seguiram para carregar petróleo em um terminal de exportação do Cazaquistão que havia sofrido recentes interrupções, reduzindo as pressões sobre a oferta em um mercado que vinha sendo afetado por múltiplos fatores.

A forte queda dos preços do petróleo impulsionou a alta das Bolsas na Ásia e na Europa. Ouro subiu à medida que pausa nos combates no Oriente Médio reduziu o risco de inflação.

O petróleo Brent, referência internacional, chegou a cair mais de 9% em Londres, recuando para abaixo de US\$ 88 por barril, poucos dias após superar a marca de US\$ 100. No entanto, por volta de 7h40 (hora de Brasília), era negociado a US\$ 89,16, com queda de 7,87%. Já o West Texas Intermediate (WTI), referência nos Estados Unidos, também registrou queda, sendo negociado a US\$ 83,14 (-6,91%).

Mesmo com a forte queda desta segunda-feira, os contratos futuros do petróleo ainda acumulam alta de cerca de 20% no mês, à medida que os houthis apoiados pelo Irã continuam ameaçando as exportações sauditas pelo Mar Vermelho — uma rota que se tornou essencial desde que a guerra comprometeu o fluxo de petróleo através do Estreito de Ormuz.

O conflito, que entra em seu quinto mês, intensificou os temores de um choque inflacionário, diante da redução dos estoques e da disparada dos preços dos combustíveis.

Confira a seguir o desempenho das Bolsas no mundo:

Na Ásia:

Japão: +0,50% (fechamento)
Hong Kong: + 0,98% (fechamento)
Shenzhen: +1,15% (fechamento)

Na Europa:

Londres: + 0,62%
Paris: + 1,00%
Frankfurt: + 1,69%

Nos EUA:

Futuro do S&P: + 0,86%
Futuro do Nasdaq: + 1,34%
Futuro do Dow Jones: + 1,11%

O ouro subiu depois que a interrupção dos confrontos entre os EUA e o Irã reduziu os riscos para a oferta de petróleo e amenizou as preocupações com a inflação, que vinham alimentando expectativas

de uma política monetária mais restritiva. O metal precioso chegou a avançar até 1,6%, ultrapassando a marca de US\$ 4.100 por onça.

Suspensão dos ataques

Após 13 noites consecutivas de ataques destinados a enfraquecer a capacidade do Irã de atacar embarcações comerciais, os Estados Unidos aparentemente suspenderam as operações desde o fim da sexta-feira. Paralelamente, a República Islâmica sinalizou que está evitando qualquer retaliação e manteve conversas com Omã sobre o Estreito de Ormuz.

Ao mesmo tempo, navios se preparam para carregar petróleo no terminal do Consórcio do Oleoduto do Cáspio (Caspian Pipeline Consortium), localizado na costa russa do Mar Negro, principal ponto de exportação do petróleo do Cazaquistão. Nos últimos dias, embarcações na região vinham sendo alvo de drones ucranianos, tornando os armadores mais relutantes em atracar no local e comprometendo um importante canal de abastecimento para compradores europeus.

— A interrupção dos ataques e os relatos de avanços nas negociações aumentaram as expectativas de que um caminho para a redução das tensões esteja voltando a surgir, o que pode levar à recuperação dos fluxos de abastecimento — afirmou Saul Kavonic, analista sênior de energia da MST Marquee.

No entanto, ele alertou que “há um risco elevado de que qualquer cessar-fogo se revele apenas temporário”.

Antes da suspensão das ações militares dos Estados Unidos, o presidente Donald Trump havia elevado o tom ao sugerir a possibilidade de intensificar a ofensiva, dando continuidade a uma série de ameaças de escalada do conflito. Na semana passada, Trump disse ao site Axios que estava considerando realizar um “ataque em larga escala”.

Questionado no fim de semana pelo programa Meet the Press, da NBC, sobre se o presidente americano havia desistido de intensificar a ofensiva, o embaixador dos Estados Unidos na ONU, Mike Waltz, respondeu que Trump estava “dando espaço para que as negociações avancem”.

Ação dos houthis

Enquanto isso, os rebeldes houthis no Iêmen afirmaram ter atacado, no sábado, instalações ligadas à Saudi Aramco nas cidades portuárias de Jizan e Yanbu, às margens do Mar Vermelho. Nem o governo saudita nem a estatal de petróleo confirmaram a alegação.

Yanbu, terminal ocidental do oleoduto Leste-Oeste da Arábia Saudita, tornou-se a principal via de exportação de petróleo bruto do reino desde que o Estreito de Ormuz ficou praticamente bloqueado. Jizan abriga uma refinaria e um terminal de exportação.

No domingo, um superpetroleiro com destino à Ásia, carregado com petróleo saudita, deixou o Mar Vermelho pela rota mais longa do Canal de Suez, enquanto outras embarcações continuam assumindo o risco de atravessar o Estreito de Bab el-Mandeb.

As travessias pelos principais gargalos marítimos continuam muito abaixo do normal, indicando que os armadores ainda mantêm uma postura cautelosa. No Estreito de Ormuz, o tráfego permaneceu reduzido, com apenas oito embarcações de transporte de commodities — principalmente petroleiros de menor porte para derivados e navios graneleiros — realizando a travessia no domingo, segundo dados da Kpler.

A televisão estatal iraniana informou que cinco dos seis navios que tentaram utilizar uma rota ao sul do Estreito de Ormuz — um corredor marítimo próximo à costa de Omã — foram obrigados a retornar ao Golfo Pérsico. O Estreito de Ormuz é a principal ligação entre o Golfo Pérsico e os mercados globais.

ARGENTINA ESTÁ EM UMA 'SITUAÇÃO MAIS SAUDÁVEL' DESDE QUE MILEI ASSUMIU O CARGO, AFIRMA CHEFE DO FMI

Em visita ao país, Kristalina Georgieva manifestou forte apoio ao programa econômico do governo e afirmou que a situação é 'muito sólida', acrescentando que não 'há necessidade de apoio financeiro adicional'

Por AFP — Buenos Aires



Diretora-gerente do FMI, Kristalina Georgieva foi recebida pelo ministro Luis Caputo no Ministério da Economia, em Buenos Aires — Foto: Luis ROBAYO / AFP

A diretora-gerente do Fundo Monetário Internacional (FMI), Kristalina Georgieva, manifestou forte apoio ao governo argentino nesta segunda-feira, durante visita a Buenos Aires, ao afirmar que o país está "em uma situação mais saudável" desde que Javier Milei assumiu a Presidência, em 2023.

Em entrevista coletiva ao lado do ministro da Economia, Luis Caputo, Georgieva destacou os "avanços significativos na estabilidade macroeconômica e financeira desde 2023" na Argentina, maior devedora do Fundo.

Durante o governo de Milei e em meio a um profundo ajuste fiscal, a Argentina firmou um acordo de crédito de US\$ 20 bilhões com o Fundo Monetário Internacional.

A chefe do FMI elogiou a desaceleração da inflação, o superávit fiscal e a melhora na classificação de risco de crédito do país.

— Quando há estabilidade macroeconômica e financeira, o desempenho geral da economia melhora— afirmou.

Segundo Georgieva, isso se reflete no dinamismo de setores como petróleo, gás, mineração e agricultura, embora tenha ressaltado que o país ainda precisa criar novos empregos formais e estimular o consumo.

Relação "excelente"

O ministro Luis Caputo afirmou que "a relação com o Fundo Monetário Internacional é excelente, em todos os níveis". Após a entrevista coletiva, Milei recebeu Georgieva na Casa Rosada.

A diretora do FMI deve viajar nesta terça-feira para Vaca Muerta, uma gigantesca reserva de petróleo e gás de xisto considerada estratégica para a autonomia energética e para as exportações argentinas. O campo fica na província de Neuquén, cerca de 1.200 quilômetros ao sul de Buenos Aires.

"Conversamos sobre a importância de manter a estabilidade, impulsionar reformas e criar as condições para um crescimento mais sólido, além de promover investimentos e geração de empregos", escreveu Georgieva na rede social X após a reunião com Caputo.

Economia de contrastes

A visita de Georgieva ocorre em um momento de fortes contrastes na economia argentina, que atravessa um período de austeridade máxima sob o governo Milei.

Com a inflação sob controle — que caiu de três dígitos para 33,5% ao ano em junho — o ajuste fiscal foi acompanhado por amplos cortes nos gastos públicos.

Ao mesmo tempo, o crescimento econômico segue fraco, com expansão de apenas 0,2% em relação ao mesmo período do ano anterior, enquanto o consumo interno permanece estagnado. Apesar disso, o FMI projeta crescimento de 3,5% em 2026 e de 4% em 2027 para o país.



Manifestantes protestam na Praça de Maio contra a visita da diretora-geral do FMI, Kristalina Georgieva
— Foto: Nicolas SUAREZ / AFP

Em contrapartida, um relatório recente do Banco Central mostrou que a inadimplência das famílias argentinas junto aos bancos triplicou em um ano, atingindo 12,8% do total, o maior nível em duas décadas.

Nesse contexto, dezenas de manifestantes protestaram nesta segunda-feira em frente ao Ministério da Economia para dar as "mal-vindas" a Georgieva.

“Fora os ingleses das Malvinas, fora o FMI da Argentina”, dizia uma de suas faixas.

Banco Central na mira

Em maio, o FMI aprovou o desembolso de uma parcela de US\$ 1 bilhão prevista no acordo firmado com Buenos Aires, após a revisão periódica do programa.

No início de julho, o Fundo também elogiou a intenção do governo argentino de reformular o Banco Central.

Na véspera da visita de Georgieva, Milei detalhou seu projeto de reforma da autoridade monetária, instituição que frequentemente critica.

As mudanças propostas na carta orgânica do Banco Central, que serão discutidas pelo Congresso, estabelecem que sua missão fundamental "volta a ser preservar o valor da moeda", escreveu Milei em artigo publicado no jornal Clarín.

O governo também pretende impedir que o Banco Central financie o Estado e criar mecanismos de proteção para seus dirigentes, tornando mais difícil sua destituição.

"Continuem comprando"

Para o próximo ano, os compromissos da dívida argentina somam US\$ 24,9 bilhões.

Neste mês o ministro da Economia afirmou que o governo dispõe dos recursos necessários para honrar esses vencimentos, mesmo "no pior cenário", ao admitir que a disputa eleitoral presidencial de 2027 poderá aumentar a incerteza e a volatilidade dos mercados.

Georgieva descartou dificuldades da Argentina para cumprir seus compromissos com o FMI e afirmou que "não há necessidade de apoio financeiro adicional" ao país.

Nesse contexto, elogiou a política de acumulação de reservas internacionais conduzida pelo Banco Central. Atualmente, as reservas giram em torno de US\$ 49 bilhões.

— Continuem comprando dólares — afirmou Georgieva.

Após sua visita à Argentina, Georgieva viajará para o vizinho Uruguai, onde deve se reunir com o presidente Yamandú Orsi na quinta-feira, informou o governo uruguaio.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/07/2026

APÓS ANO RUIM, RIO RECUPERA ESPAÇO NA EUFORIA LOGÍSTICA DO E-COMMERCE

Por Rennan Setti



Galpão usado pela Shopee no Galeão — Foto: Reprodução

Depois de ter registrado mais devoluções do que locações em 2025, o Rio está recuperando o fôlego no mercado de condomínios logísticos — um nicho especialmente beneficiado pela demanda aquecida do e-commerce.

Segundo levantamento da consultoria Newmark, a vacância (leia-se: espaço vazio) recuou de 9,7% para 8,3% no primeiro semestre do ano, o menor nível da série histórica. A queda foi impulsionada por uma absorção líquida (espaço alugado menos a área devolvida) de 122 mil metros quadrados no ano, revertendo a retração registrada em 2025.

No segundo trimestre, a absorção líquida foi de 62 mil metros quadrados. Os preços médios de locação ficaram em R\$ 26,70 por metro quadrado ao mês, contra R\$ 23,90 no mesmo período de 2025.

— Os resultados mostram que o mercado de galpões industriais e logísticos do Rio entrou em uma fase de reequilíbrio, com demanda mais ativa e queda consistente da vacância. Esse movimento reforça o papel do estado como hub estratégico para operações que precisam combinar proximidade dos grandes centros de consumo com eficiência logística — analisa Mariana Hanania, responsável pela área de pesquisa e inteligência de mercado da Newmark.

Para este ano, o Rio deve ganhar 21 mil metros quadrados de novos galpões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/07/2026

AÇÕES DA JBS SALTAM QUASE 10% APÓS EUA ANUNCIAREM QUE VÃO RETOMAR IMPORTAÇÕES DE GADO DO MÉXICO

Papéis da americana Tyson Foods avançaram 7,5%. Iniciativa alivia escassez doméstica de animais, elevando custos da carne para empresas e consumidores

Por Bloomberg — Nova York



Pecuarista conduz gado através de um portão na cerca da fronteira, do México para os EUA, na passagem internacional de importação e exportação de gado de Santa Teresa — Foto: Joe Raedle/Getty Images via Bloomberg

As ações das gigantes do setor de processamento de carnes JBS e da americana Tyson Foods dispararam depois que os Estados Unidos anunciaram a retomada das importações de gado do México, aliviando a escassez doméstica de animais, que vinha elevando os custos de compra para as empresas.

As ações da JBS chegaram a subir 9,8%, o maior avanço em 11 meses, enquanto os papéis da Tyson avançaram 7,5%.



O Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA, na sigla em inglês) informou na noite de sexta-feira que iniciará uma reabertura gradual das importações de gado mexicano, começando por um ponto de entrada no Arizona a partir de 24 de agosto.

O México costumava exportar mais de um milhão de cabeças de gado por ano para os Estados Unidos, principalmente animais jovens, que depois eram criados e abatidos em território americano. Esse comércio foi praticamente interrompido desde o fim de 2024 para evitar a disseminação da mosca-da-bicheira-do-Novo-Mundo (New World screwworm), um parasita que representa uma séria ameaça ao rebanho.

O fechamento da fronteira aumentou a pressão sobre as processadoras de carne, que já enfrentavam uma oferta limitada de gado. Com menos animais disponíveis, as empresas passaram a pagar mais para garantir o abastecimento, o que também sustentou os preços elevados da carne bovina. Como consequência, as companhias vêm registrando prejuízos significativos em suas operações de carne bovina e chegaram a fechar algumas plantas industriais.

O retorno desses volumes de gado "nos próximos meses representa um benefício claro para os processadores de carne bovina da América do Norte", escreveram analistas do Barclays, liderados por Benjamin Theurer, em relatório. "Combinado aos recentes fechamentos de frigoríficos e ao aumento da oferta de gado, os preços dos animais tendem a recuar, reduzindo a pressão imediata sobre as empresas norte-americanas do setor."

Entenda: Tarifaço faz hambúrguer americano ficar mais caro e aumenta consumo de carne brasileira
Os frigoríficos de carne bovina operavam com um prejuízo de cerca de US\$ 160 (R\$ 814) por cabeça de gado abatida até esta segunda-feira, uma melhora de aproximadamente 36% em relação à quinta-feira anterior ao anúncio, segundo um indicador de margens da HedgersEdge.

A decisão representa, até agora, a principal medida do governo Donald Trump para aliviar a escassez de gado nos Estados Unidos, situação que levou os preços da carne bovina ao consumidor a níveis recordes. A secretária de Agricultura, Brooke Rollins, já havia afirmado que "não há dúvida" de que o fechamento dos pontos de entrada na fronteira contribuiu para a alta dos preços da carne.

Crescimento modesto do rebanho

Ainda assim, o principal fator por trás dos custos elevados continua presente. O rebanho bovino dos Estados Unidos cresceu modestamente em 1º de julho na comparação anual pela primeira vez em oito anos, sinalizando que os pecuaristas podem estar retendo mais animais para reprodução. No entanto, o tamanho do rebanho ainda está próximo do menor nível em cinco décadas, e sua recomposição deve levar vários anos.

Além disso, a reabertura da fronteira aumenta o risco de uma maior disseminação da mosca-da-bicheira-do-Novo-Mundo (New World screwworm), à medida que cresce o fluxo de gado vindo do México, onde ainda existem quase 2.000 casos ativos da praga. Isso ocorre porque o plano de longo prazo dos Estados Unidos para erradicar o parasita depende de uma instalação de produção de moscas estéreis no Texas, cuja operação só deve começar no fim de 2027.

O parasita, potencialmente letal para os animais, foi detectado no Texas há quase dois meses, marcando o primeiro caso em rebanhos dos Estados Unidos em cerca de cinco décadas. Desde então, aproximadamente 40 casos foram registrados, permanecendo relativamente concentrados no sul do estado.

Os produtores do Texas "confiam nos protocolos e exigências do USDA" para proteger a pecuária, que continua sendo sua "mais alta prioridade", afirmou o Texas Farm Bureau em comunicado.

"Se o nível de risco mudar e um novo fechamento total dos pontos de entrada se tornar necessário, não hesitaremos em defender essa medida", acrescentou a entidade.

O USDA já havia tentado implementar uma reabertura gradual das importações de gado mexicano há cerca de um ano, mas abandonou o plano pouco tempo depois.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/07/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PROBLEMAS DE GOVERNANÇA E SITUAÇÃO FISCAL ESTÃO PARALISANDO O PAÍS, DIZ MENDONÇA DE BARROS

Sócio-fundador da consultoria MB Associados, José Roberto Mendonça de Barros diz que primeiro ano do próximo governo 'será difícilimo'; Brasil vai lidar com baixo crescimento, haverá pressão inflacionária e os juros seguirão em patamar elevado

Por Luiz Guilherme Gerbelli

Ex-secretário de Política Econômica e sócio-fundador da consultoria MB Associados, José Roberto Mendonça de Barros enxerga duas agendas prioritárias para o Brasil a partir do ano que vem, quando se inicia um novo governo: endereçar a questão fiscal e promover uma melhora da governança pública e privada do País.

"Nós achamos que (melhorar a governança) é tão relevante quanto o ajuste fiscal", afirma. "Esse é o resultado de não crescer. E, quando não cresce — eu já usei a expressão mais de uma vez —, vira um jogo de roubar monte. E, para roubar o monte, muitas vezes aparecem os profissionais de roubar o monte. Estão aí os casos que vão se sucedendo."

Mendonça de Barros vê um cenário de desaceleração para a economia brasileira. Em 2027, ele projeta que o Produto Interno Bruto (PIB) deve crescer apenas 1%. "O ano que vem será difícilimo", afirma. "Baixo crescimento, pressão inflacionária, taxa de juros muito elevada."

"Está virando essa combinação de jabutis, lobbies setoriais, estratégias de quase expropriação de dinheiro público dos programas sociais, como o INSS. Isso está se tornando, junto com a questão fiscal, paralisante", diz.

A seguir, trechos da entrevista concedida ao Estadão.

Qual é o cenário que sr. tem para o fim deste ano e para 2027?

Nós estamos vendo — ao contrário de vários colegas — que a economia neste segundo semestre vai desacelerar mais rapidamente do que se projetava. Há uns dois, três meses, muito por causa da política fiscal, quando começou a ficar claro que havia um modo reeleição ligado, a maior parte dos analistas aumentou a expectativa de PIB para este ano. Todo mundo estava abaixo de 2% e passou para cima de 2%. O mais comum é 2,2%, e o Fundo Monetário Internacional, nessa última revisão, foi para 2,4%. Nós tínhamos 1,7%, 1,8% e mantivemos. Não aumentamos porque a nossa hipótese — que continua a ser verdadeira — é que a dureza da política monetária e as suas consequências dominariam a expansão fiscal e dos programas de crédito.

O que é possível dizer do impacto da política monetária?

A política de juros está sendo muito ativa na direção de machucar as empresas. O canal da política monetária sobre a pessoa jurídica está muito forte. Como sempre, nessas horas, tem os que estão alavancados; os que estão com um balanço relativamente fraco na estrutura de capital, mesmo que não estejam alavancados; ou os que foram pegos, às vezes, no fim de um ciclo de investimentos ou de investimento em marketing. Enfim, qualquer um que esteja com uma relação entre capital próprio e capital de terceiros relativamente baixa, a simples rolagem das dívidas a essas taxas de juros elevadas começa a falar mais alto. E há segmentos que já vinham mais enfraquecidos por uma dinâmica própria. O maior exemplo disso, para mim, é o comércio.

Não são todas as empresas que estão em uma situação difícil, mas o comércio está reduzindo a atividade. Isso começa a levar muitas companhias para a recuperação judicial e para o que, hoje, está mais na moda do que no passado, que é a recuperação extrajudicial. Todas essas coisas acabam sempre levando a alguma redução de pessoal e, evidentemente, isso pesa sobre a atividade.

E o impacto dos juros altos para a pessoa física?

Embora os dados mostrem uma expansão do déficit público relativamente grande nesses programas de gasto direto ou de crédito — e são muitos que estão andando —, nós estamos vendo, especialmente entre as famílias de renda mais baixa, um aperto financeiro muito grande.

Entra em jogo também o fenômeno das bets. Estamos ainda acumulando dados; muitas empresas estão fazendo pesquisa por conta própria e todas mostram que tem uma expansão desse segmento. Especialmente nos níveis de renda mais baixa, há muita gente que joga, às vezes, para buscar ganhar uma bolada e pagar as dívidas. E, por conta disso, se olhar as vendas do comércio, tem muitas vezes uma redução no volume comprado, o que coloca os supermercados numa situação difícil. A soma dessas duas coisas evitou não só que a economia fosse para a faixa de 2%, como, na margem, ela segue enfraquecendo.

Os dados básicos de atividade estão todos fracos. As vendas do comércio, os serviços e o IBC-Br estão mostrando a mesma coisa. Há uma expansão notável do petróleo, tanto em preço quanto em quantidade, porque nós estamos aumentando a produção de petróleo, mas a indústria, em geral, está muito fraca. E a gente acha que o segundo semestre vai nessa direção. O primeiro trimestre foi melhor, o segundo trimestre foi mais lento — talvez seja 0,4% (de crescimento) — e vai manter esse pique, de modo que, para nós, é algo como 1,7%, 1,8%, mas desacelerando.



Crescimento econômico brasileiro deve seguir desacelerando, diz Mendonça de Barros Foto: Taba Benedicto/ Estadão

Qual é o cenário da economia para o ano que vem?

Nós estamos projetando só 1% (de crescimento do PIB) para o ano que vem. É a continuidade dessa tendência. E temos de adicionar mais algumas coisas. A primeira é que, mesmo que a Selic caia duas vezes 0,25 (ponto porcentual), a gente terminaria o ano com 13,75%. É uma taxa gigantesca. E é o melhor que se consegue ver. Muita gente mais pessimista vê só uma queda. Mas, em

qualquer circunstância, com uma ou duas quedas, vai cair pouco. Como a inflação está caindo um pouquinho também em relação ao que se esperava antes, o efeito do juro sobre a atividade vai continuar muito duro. Vai ser muito difícil.

Não se sabe, evidentemente, qual é o tamanho, mas 100% dos meteorologistas nos preparam para um El Niño poderoso. Serão poucas regiões com o clima normal. Podemos nos preparar para, eventualmente, alguma perda de safra. E também não temos as avaliações muito detalhadas, mas há certo resultado de avaliação de que os efeitos desses programas para-fiscais sobre as famílias e a atividade estão sendo relativamente modestos. Não é mais o que era antes. A resposta está menor. A gente tem firmemente a percepção de que a política monetária vai jogar mais peso para baixo do que a política fiscal vai jogar peso para cima.

O que esperar da inflação?

A inflação vai ser um pouco mais baixa do que se projetava meses atrás, mas nós ainda estamos na faixa um pouco acima de 5%, que é alta. E é por isso que o Banco Central vai se mover relativamente pouco. No ano que vem, deve ser menor, porque a atividade também será menor.

Já o câmbio é sempre difícil de prever, mas prever o câmbio em ano de eleição é particularmente difícil. Mas está todo mundo nessa faixa dos R\$ 5,15, R\$ 5,20. Provavelmente, a gente não vai ter um

esticação muito significativo no câmbio, até porque as pesquisas, os analistas e, portanto, os empresários e os executivos estão já, de certa forma, contando com o cenário de reeleição, o que põe alguma pressão no câmbio, mas não me parece que vá ser uma razão para fuga acelerada de capital nem para uma pressão muito grande no câmbio. O Brasil está relativamente bem na foto da balança comercial.

As novas tarifas do Trump devem provocar algum impacto adicional?

No caso do tarifaço, do ponto de vista macro, não muda muito. O efeito macro é pouco, é pequeno. Vai continuar com a consequência básica de reduzir o comércio entre Brasil e Estados Unidos nas duas pontas, o que é uma perda para o Brasil, mas também é uma perda para os Estados Unidos. É um negócio tão sem propósito.

A participação dos EUA chegou a menos de 10% no comércio com o Brasil...

E eu acho que vai consolidar isso. Agora, do ponto de vista micro, para alguns segmentos, como os de calçados, vestuário, têxtil, indústria moveleira e coisas ligadas a material de construção habitacional, são setores que têm baixa competitividade, vão ter mais uma rodada de ficar mais machucados e vão contar com a ajuda do governo para fazer algum capital de giro. Eles não têm condição de mudar (o mercado exportador). Quem tinha de mudar de mercado já iniciou esse processo.

O câmbio deve se manter comportado mesmo com a eleição?

Não acho que vai ter um estouro do câmbio. Tem um cenário de reeleição, uma enorme apreensão e um bocado de desânimo sobre o que pode acontecer. Mas, enfim, o cenário do segundo semestre e do ano que vem é claramente de desaceleração da atividade, com insolências em níveis relativamente elevados, uma inflação que vai ceder um pouquinho, mas ainda está forte, e uma taxa de investimento que não tem expressão. É inexpressiva como vem vindo, diga-se de passagem. E ninguém vai começar nada agora. Tem de esperar realmente ver o que vai acontecer com a eleição, quem vai ser eleito.

Há uma grande preocupação com a situação das contas públicas. Como o sr. enxerga o ajuste fiscal?

A expectativa é muito ruim para a situação fiscal do ano que vem. Até o governo reconhece isso. Tem alguns na área do Ministério da Fazenda, às vezes, no Palácio (do Planalto), que tentam dizer que houve um ajuste grande. Na verdade, tem algum esforço, mas, depois de terem aumentado o gasto público de uma forma fenomenal, em 2023, com a PEC da Transição. E o indicador maior, como todo mundo sabe, é uma pressão grande na rolagem da dívida pública. Há uma situação que hoje está muito preocupante e que não vejo como aliviar para o ano que vem, que é o fato de o mercado de títulos longos da dívida pública estar relativamente disfuncional. A demanda está baixa, e as taxas pedidas estão muito elevadas. O Tesouro faz o melhor possível, diminui os lotes, mas a estrutura a termo da taxa de juros longa, a parte longa, está em 8% (de juro real). É muito juro.

O que isso indica?

Isso projeta para o ano que vem uma problemática fiscal bem complicada. E o que vai definir o cenário de 2027, além de saber quem é o presidente, claramente são duas coisas. Uma é como será tratada a questão fiscal. Será uma coisa leve ou sem achar que isso é muito importante? Eu acho que a ganância não se repete em 2027. O governo sabe até das limitações que tem. Agora, qual é a estrutura, a consistência da programação fiscal? Nós chegamos num ponto em que a única coisa que não se discute na campanha — e não é só no governo — é o programa de governo. Fica escondido. Sempre tem dois ou três heróis ou heroínas que têm de fazer um trololó de que está tudo bem. Mas, na verdade, é só em novembro e dezembro que a gente vai saber qual é o programa de quem quer que seja eleito. E isso é absolutamente chave.

Também vemos, como um segundo ponto para se poder fazer um cenário para o ano que vem, a questão da governança diante dessa deterioração fenomenal das condições de governança pública e privada do País nos últimos anos. Nós achamos que isso é tão relevante quanto o ajuste fiscal.



Avançar na governança privada e pública e tão importante quanto encaminhar o ajuste fiscal, avalia Mendonça de Barros Foto: Taba Benedicto/ Estadão

E como chegamos até essa situação?

É o resultado de não crescer. E, quando não cresce — eu já usei a expressão mais de uma vez —, vira um jogo de roubar monte. E, para roubar o monte, muitas vezes aparecem os profissionais de roubar o monte. Estão aí os casos que vão se sucedendo. Isso é uma esterilização gigantesca de poupança. É um desgoverno.

E a governança privada também, que não se limita ao crime organizado, às máfias. É um comportamento muitas vezes predatório, generalizado. Estão acontecendo coisas estranhíssimas. Há uma governança esquisita acontecendo em muitos órgãos públicos, em órgãos reguladores e, assim, sucessivamente. Isso é um peso também para o ano que vem, para como nós vamos avançar no resto do ano. Nós sabemos que todas as histórias que estão no meio do caminho não vão parar onde estão.

Tem gente que chama mais genericamente de instituições, que é a mesma coisa, mas eu estou chamando de governança pública e privada. E é importante ter presente: é a governança privada também. Não quer dizer que isso seja objeto de política do governo diretamente, mas tem de ser objeto de análises sérias do sistema, que está em cima disso. Está virando essa combinação de jabutis, lobbies setoriais, estratégias de quase expropriação de dinheiro público dos programas sociais, como o INSS. Isso está se tornando, junto com a questão fiscal, paralisante. Eu não sei quanto o novo governo vai ter de percepção sobre isso; certamente vai fazer muito pouco, eu acho. É mais fácil que prometam um ajuste fiscal do que entrar muito a fundo nessa seara, até porque o Congresso virou uma selva de ninguém, sujeito a todos os lobbies.

E os personagens são sempre os mesmos...

É uma coisa muito impressionante. Eu acho que está chegando a um ponto que, na percepção de começo de mais um mandato, isso tem de ser colocado e tocado na partida. É o enforcement da regulação, o enforcement da lei. É exaustivo.

Pensando no Congresso é difícil também imaginar que vai mudar...

Não vai mudar. E é lamentável. Ele agasalha todas as coisas menos sóbrias, vamos dizer assim, para dizer de forma educada, com a maior cara dura. Isso coloca um peso grande adicional, além da questão fiscal.

É possível manter o arcabouço fiscal?

Tem de começar realmente a refazer o arcabouço fiscal. A regra fiscal vai ter de ser repensada. Há várias sugestões, desde retomar o teto de gastos, mas, enfim, o fato é que esse arcabouço fez água definitivamente. E, mais do que isso, o Congresso já aprendeu como é que faz. Agora, a moda é colocar para fora do arcabouço todos os tipos de despesa. E a observação muito simples é o quanto está aumentando a dívida pública sobre o PIB. Esse é o fim da história. Aconteça o que acontecer, com qualquer tipo de arcabouço, o final da história, não é se está dentro ou fora do arcabouço, mas quanto teve de aumentar a dívida pública para agasalhar o déficit remanescente mais a rolagem da dívida.

O ano que vem será difícilimo. Baixo crescimento, pressão inflacionária, taxa de juros muito elevada e uma avaliação, na média, de que a eficácia dos programas sociais é cada vez menor por muitas razões. É uma avaliação de que a eficácia dos programas sociais é cada vez menor. Eu leio, inclusive no jornal, que, no próprio Palácio do Planalto, à boca pequena, tem muita gente avaliando isso. E por quê? Porque o fiscal está exposto, a governança está exposta e, ao mesmo tempo, nós estamos virando o ano com um reaparecimento, com uma força de quase unanimidade, de que o País não tem crescimento de produtividade. Um País que não tem produtividade não cresce; quando não cresce, vira um jogo de rouba-monte; e nós estamos indo cada vez mais para a selvageria, do ponto de vista das coisas que têm sido feitas por aí.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/07/2026

PERTO DO FIM DO PRAZO DA JUSTIÇA, BRASKEM E CREDORES AINDA VIVEM IMPASSE

Partes já assumem discurso de que a empresa pode ser levada para uma recuperação judicial
Por Cynthia Decloedt (Broadcast) e Talita Nascimento (Broadcast)



Falta menos de um mês para o fim da proteção contra cobranças obtida pela Braskem na Justiça
Foto: Daniel Teixeira/Estadão - 16/03/2012

A disputa em torno de um desfecho para o alto endividamento da Braskem tem levado credores e a empresa a assumirem o discurso de que a companhia poderá ser levada para a recuperação judicial. Ambos os lados falam, sem medo, que essa possibilidade se apresenta à medida que os credores não recuam e que o bloco controlador não oferece contrapartidas para os detentores de dívidas da companhia.

A tensão aumentou após os investidores externos, que têm títulos de dívida emitidos em dólar (bonds), insistirem na tese de que a empresa precisa se desalavancar de imediato, apurou a Broadcast. Nesse sentido, propuseram aportar recursos na companhia, uma vez que os atuais acionistas - IG4 Capital e Petrobras - sinalizam que não pretendem colocar dinheiro novo na Braskem. O aporte, claro, exige uma compensação: eles pedem a entrega de todos os ativos da companhia em garantia. Os chamados bondholders são o maior grupo de credores da Braskem, o que lhes dá vantagem nas negociações.

O impasse acontece a menos de um mês do fim da proteção contra cobranças obtida pela Braskem na Justiça e durante a qual a empresa petroquímica tenta alinhar um plano de recuperação extrajudicial, para o qual precisa atrair inicialmente 33% dos credores. A gestora norte-americana Elliott montou posição relevante entre os bondholders e, conforme fontes, está comandando esta briga. No entanto, interlocutores próximos à empresa resistem: “Estamos prontos para ir para uma recuperação judicial e derreter o valor dos bonds”, disse um deles.

Detentores de títulos querem falar direto com a Petrobras

Para tentar vencer a resistência da IG4, que tem liderado as negociações - por ter as cadeiras executivas da área financeira da companhia -, os bondholders estão pedindo reuniões diretas com a estatal petroleira. “Petrobras e IG4 estão alinhadas”, devolve uma fonte próxima às negociações. A visão do mesmo interlocutor é de que a Petrobras não colocará dinheiro na empresa por caracterizar uma espécie de estatização da petroquímica, trazendo dívidas, além dos riscos do passivo do afundamento de bairros em Maceió (AL), para a estatal.

A IG4, por sua vez, teria o entendimento de que a Braskem não precisa de capital novo antes de o plano de reestruturação ser implementado. A companhia propôs aos credores o alongamento da dívida por cinco anos, com três de carência de juro. “Não se faz aporte para pagar credores”, disse uma fonte.

Outro problema de um aporte vindo dos credores está na diluição dos atuais acionistas, como consequência. No mercado, fontes lembram que a IG4 está engessada na manutenção do controle, uma vez que o ganho da estratégia que construiu ao assumir as ações de um grupo de bancos, está na valorização dessas ações. “Os credores estão dispostos a desalavancar a empresa sozinhos e se os sócios não querem ser diluídos, podem colocar dinheiro também”, disse uma das fontes próxima aos bondholders.

Jogo duro

A visão de quem conhece gestoras estrangeiras que, como no caso da Braskem, não são investidores originais dos bonds, mas compraram posições com o preço dos papéis já baratos pensando em lucro, é de que eles não cedem com facilidade em negociações tensas e buscam com persistência seus objetivos.

“Esses credores não querem ficar passivamente recebendo juro em cima de um plano de recuperação da empresa que pode não dar certo, eles querem ter certeza que a empresa vai gerar resultado e para isso defendem a necessidade de um choque de capital”, afirmou uma fonte. “Não querem reestruturação, querem o dinheiro”, disse outro interlocutor.

Por outro lado, há a leitura de que, com a situação do setor petroquímico global, não é possível esperar uma recuperação rápida da Braskem. Assim, se forem com muita sede ao pote, tanto credores quanto os negociadores da Braskem podem, de fato, levar a situação para uma recuperação judicial, o que tem consequências para todos, de imagem e reputação para os acionistas e de descontos na dívida para os credores.

Negociações continuam

De todo modo, as conversas continuam. Bancos credores e um grupo de debenturistas estariam em diálogo com área financeira da petroquímica para a construção de um plano até o fim de agosto. A companhia também vem mantendo diálogo com parte dos bondholders, sem os quais não é possível chegar a um terço necessário para a aprovação de uma recuperação extrajudicial.

Procurada, a Braskem não comentou. Em comunicado ao mercado, a empresa afirmou, na última semana, que, “como é comum à dinâmica em processos dessa natureza, a companhia e seus assessores seguem interagindo com os credores e seus assessores, tendo recebido propostas meramente indicativas e não vinculantes de grupos de credores sobre as principais condições e parâmetros tentativos para uma potencial reestruturação, que permanecem em análise pela companhia”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/07/2026

MINORITÁRIOS TENTAM BARRAR ASSEMBLEIA QUE DECIDIRÁ INCORPORAÇÃO DAS AÇÕES DA EMAE PELA SABESP

Investidores dizem que relação de troca é injusta e reclamam de falta de transparência e de interlocução com comitê independente; procurada, Emae não se manifestou e Sabesp afirmou que operação obedeceu legislação

Por Cristiane Barbieri

Acionistas minoritários da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (Emae) estão tentando barrar na Justiça a realização de uma Assembleia Geral Extraordinária (AGE), marcada para a quinta-feira, 30, na qual será decidida a incorporação das ações da companhia pela Sabesp. Motivo: segundo eles, a relação de troca dos papéis é injusta e carece de fundamentação econômica transparente. Além do processo na Justiça, também corre na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) um processo administrativo no mesmo sentido.

Procurada, a Emae não se manifestou até a publicação desta reportagem. A Sabesp disse que apresentará sua manifestação dentro do prazo legal e que a operação foi estruturada e conduzida em conformidade com a legislação vigente. Mais cedo, havia informado, em fato relevante, que não adiará a assembleia.

A Sabesp comprou o controle da Emae em outubro de 2025, por R\$ 1,13 bilhão. Em junho, a empresa de saneamento anunciou que fecharia o capital da companhia adquirida, numa relação de troca de ações em que cada 1,319 papel da Sabesp valeria 1 ação da Emae.



Operação da Emae: valor de troca questionado por minoritários Foto: Envato Elements

Porém, os minoritários querem adiar a assembleia que baterá o martelo em torno dessa relação, até que o que chamam de “irregularidades e omissões técnicas” sejam esclarecidas pela administração das companhias. Uma ação de tutela cautelar de caráter antecedente também pede a suspensão dos efeitos da assembleia, caso a liminar seja

aprovada após a deliberação do tema.

Segundo a peça, os acionistas minoritários não tiveram acesso a documentos imprescindíveis para formar juízo sobre a operação. Para eles, a relação de troca também não reflete o valor econômico real da Emae.

Isso porque a ação da companhia foi avaliada em R\$ 40,03 na troca. Para efeitos de comparação, o fundo Phoenix, que adquiriu num processo de privatização em 2024, havia pago R\$ 70,65 por papel. Na oferta pública de aquisição (OPA) de ações da Emae feita pela Sabesp, encerrada no mês passado, foram pagos R\$ 61,83.

A petição também diz que os comitês independentes, criados para negociar a troca, seriam “comitês de fancaria” (de araque). Eles deveriam ser independentes, mas, segundo a autora da ação, apenas simulam uma independência inexistente, constituída para cumprir uma formalidade legal, sem exercer uma negociação real e imparcial em favor dos minoritários.

A ação também argumenta que os membros do Comitê Especial Independente da Emae foram eleitos para o conselho de administração pela própria Sabesp, após a empresa de saneamento assumir o controle da companhia. Segundo os minoritários, o comitê alijou o único conselheiro eleito pelos acionistas sem direito a voto, André Xavier de Lima, que foi justamente quem apresentou voto divergente e contrário à incorporação. O comitê também não respondeu a questionamentos técnicos feitos pelos minoritários sobre a avaliação da empresa.

Incorporação extingiria ações de indenização bilionárias

Em outra reclamação, os minoritários afirmam que a Sabesp usa a água dos reservatórios da Emae (das represas Billings e Guarapiranga) para abastecimento público sem pagar uma remuneração justa, o que prejudica a atividade principal da Emae, de geração de energia elétrica. Com a incorporação da Emae pela Sabesp, ações na Justiça que pedem indenizações bilionárias nesse sentido seriam extintas.

Tanto a Sabesp quanto a Emae já se manifestaram nos autos. A empresa de água e saneamento pediu prazo para se manifestar antes da análise da liminar, com a alegação de que uma suspensão poderia ser desastrosa e que o processo de incorporação seguiu as normas legais. Já a Emae classificou a ação como “oportunista” e disse que a autora está tentando instrumentalizar o Judiciário e o regulador (CVM) para barganhar ganhos financeiros.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/07/2026

INDÚSTRIA DE PETRÓLEO ENCARA 2º SEMESTRE DE INCERTEZA, COM BRASIL NO RADAR

Com disruptions no fornecimento e custos logísticos elevados, o mercado global de petróleo e gás enfrenta volatilidade, enquanto o Brasil se destaca pela competitividade

Por Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - O segundo semestre de 2026 tem se mostgrado cada vez mais incerto para a indústria global de petróleo e gás, depois de um primeiro semestre marcado por disrupções no fornecimento. Sem definição sobre o desfecho da crise entre Estados Unidos e Irã e no Estreito de Ormuz, os custos elevados de logística e a lenta recomposição da oferta mantém a volatilidade do mercado. Ainda assim, o Brasil segue competitivo, segundo especialistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast, embora o debate sobre um imposto de exportação se mantenha como fator de risco às decisões futuras de investimento.

O contrato mais ativo do Brent seguiu, ao longo da semana, negociado na faixa dos US\$ 100 por barril, ainda que abaixo da máxima de quatro anos, de US\$ 118, registrada em abril. Para as petroleiras, os níveis elevados ampliam a atratividade de poços com custos de extração mais altos, lembra o analista da Eleven Financial, Caio Borges. A avaliação da gestora, porém, é que esse movimento só tende a se sustentar caso o conflito provoque danos relevantes à infraestrutura produtiva no Oriente Médio.

“Outro ponto a exercer pressão baixista nos preços no médio e longo prazo é que, à medida que a guerra avança, os países da região também podem encontrar outras formas de escoamento da produção, o que dificultaria um Brent elevado por muito tempo.”

A StoneX ressalta que a cautela das empresas marítimas e as dificuldades operacionais no Golfo Pérsico atrasam a retomada da oferta global de petróleo, que deve ser lenta ao longo de todo o segundo semestre de 2026. A produção conjunta da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) e dos Emirados Árabes Unidos, que caiu para 19,4 milhões de barris por dia em maio, deve alcançar 29 milhões de barris diários apenas no quarto trimestre, com a expectativa de retornar aos níveis anteriores ao conflito somente em 2027.

Em relação aos derivados, se confirmarem os rumores de banimento das exportações de diesel pela Rússia nos próximos meses para proteger seu mercado interno, consumidores do produto russo, como a Turquia e o Brasil, terão de recorrer a outros fornecedores.

Eleições de meio de mandato nos EUA

Além dos fatores de oferta e logística, o cenário político nos Estados Unidos também amplia as incertezas para o mercado.

Para o sócio-diretor da A&M Infra, Rivaldo Moreira Neto, as eleições de meio de mandato nos Estados Unidos, em novembro, devem manter pressão sobre os custos de movimentação das commodities energéticas. “É uma eleição que desempenha um papel crucial na estratégia, influenciando decisões sobre intensificar ou reduzir ações militares. Com o risco de seguro para navegação permanecendo elevado, não vejo uma solução de curto prazo para as dificuldades de circulação”, afirma.



Navio-plataforma de petróleo (FPSO) Almirante Tamandaré, da Petrobras, em operação no Campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos Foto: Divulgação/SBM

Brasil no radar

Na primeira metade do ano, a cadeia de produtos e serviços atrelados ao setor de petróleo não sentiu efeitos práticos da tensão geopolítica, destaca o presidente executivo da ABESPetro (Associação Brasileira das Empresas de Bens e Serviços de Petróleo), Telmo Ghorzi. O Brasil,

por exemplo, teve condições produtivas de figurar entre os países que ampliaram sua participação na oferta global, segundo a StoneX. A continuidade de resultados operacionais robustos guia as expectativas no mercado de capitais.

“Seja na Prio, seja na Petrobras, o operacional está muito robusto. Quando se alinha um operacional mais forte a um preço de petróleo muito mais atrativo, o resultado é lucro recorde. É isso que espero para essas empresas ao longo de 2026”, afirma o analista da Suno Research, João Daronco.

Na ponta da decisão de alocação de capital produtivo, o Brasil segue com oportunidades para ser destino de futuros investimentos das empresas globais. A combinação de baixo custo de produção e retornos estimados entre US\$ 25 e US\$ 30 por barril mantém a atratividade do Brasil, lembra o sócio da A&M Infra.

Esse potencial, contudo, depende também de segurança jurídica, especialmente com o acirramento da disputa por capital. Guiana e Canadá, por exemplo, seguem em trajetória de expansão estrutural, sustentados por novos projetos em águas profundas e pela maturação de campos em desenvolvimento, destaca a StoneX.

“Seria ótimo se não fosse necessário investir tempo discutindo imposto de exportação sobre o petróleo, que é algo pensado para o curto prazo”, comenta Moreira Neto. “Temos uma carteira atual de FPSOs (plataformas) contratados que começa a se esgotar a partir de 2031. Será necessário incentivar novas descobertas e defender investimentos junto às matrizes das empresas globais”.

Na avaliação da ABESPetro, a ampliação de investimentos também passa pelo fortalecimento de longo prazo da cadeia produtiva. “Ter robustez é importante não só por questões de segurança energética, mas para que a população possa lidar melhor com choques de preços. Setores mais industrializados remuneram melhor, e é isso que dá conforto material diante de cada crise”, finaliza Ghiorzi.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/07/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

INFRAESTRUTURA PRECÁRIA É OBSTÁCULO AO ESCOAMENTO DA SAFRA

Transporte representa até 40% do custo de exportação dos grãos, e produtores de Mato Grosso e do Matopiba são os mais afetados pela falta de alternativas logísticas

Por Domingos Zapparoli



Terminal da FMT, nova ferrovia da Rumo no Mato Grosso, cujo primeiro trecho, de 163 km, liga Rondonópolis a Dom Aquino — Foto: Divulgação

A falta de infraestrutura de transporte penaliza o produtor agrícola brasileiro. Na exportação de soja, o transporte representa em média 25% do custo total, segundo a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec). No milho, o peso do transporte chega a 40%.

“O produtor arca com todo esse custo. As cotações das commodities são internacionais, não há como repassar a ineficiência logística do país para o preço final”, diz Sérgio Mendes, diretor-geral da Anec. Os produtores do Centro-Oeste e da região do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), onde a expansão agrícola é mais recente, são os mais impactados pela infraestrutura precária.

No Mato Grosso, maior celeiro nacional, responsável por 28,6% da produção de soja do país e 38% da produção de milho, as opções de escoamento da produção até os portos de embarque internacional são limitadas e caras. “A logística de Mato Grosso é concentrada em poucas rodovias que estão bastante saturadas”, diz Lucas Costa Beber, presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Mato Grosso (Aprosoja-MT). “Só vamos ter uma boa estrutura de transportes e redução nos fretes quando houver vários modais disputando a carga.”

Os grãos produzidos em Sorriso, na região central do Estado, percorrem cerca de 2 mil quilômetros (km) até o Porto de Santos (SP). Os caminhões seguem pela BR-163 por Mato Grosso e Mato Grosso do Sul até a divisa com São Paulo, onde podem optar por diferentes rodovias paulistas até a descida da serra de Santos pela via Anchieta ou pela Imigrantes.

Na época do escoamento da safra, a viagem leva três dias, devido ao intenso tráfego nas rodovias e aos pontos de estrangulamento urbano nas cidades cortadas pelo trajeto. O caminhoneiro ainda aguarda um ou dois dias na fila de descarga no porto. A Anec calcula em R\$ 510,00 a tonelada transportada pelo modal rodoviário a preços de junho. O custo por tonelada cai para R\$ 460,00, caso a opção seja seguir por cerca de 600 km de caminhão de Sorriso até Rondonópolis, no sul do Estado, e realizar o transbordo para os trens da Malha Norte da Rumo Logística, que seguem até Santos.

A produção de Sorriso também pode seguir para o Norte, com um custo calculado pela Anec de R\$ 435,00 por tonelada. Neste caso são mil km pela BR-163 até o porto de Miritituba (PA), onde é realizado o transbordo da carga para barcas que seguem pelo rio Tapajós até o porto de Santarém

ou de Vila do Conde, ambos no Pará, onde a carga é transferida para os navios oceânicos. O principal gargalo do trajeto está nas vias de acesso aos terminais de Miritituba, que formam filas de caminhões superiores a 25 km no auge da colheita. A via de acesso ao terminal é de terra e vira um atoleiro em períodos de chuva.

Na região noroeste mato-grossense, o escoamento da safra ocorre pela BR-364 em um trajeto de aproximadamente mil km até Porto Velho (RO) para embarque em barcaça no rio Madeira e em navios oceânicos em Itacoatiara (AM) ou Santarém (PA). A rota, porém, fica bastante comprometida nos períodos de estiagem, quando as barcaças trafegam apenas com a metade de sua capacidade de carga.

— Foto: Arte/Valor

PORTOS DE PARTIDA

Volumes exportados de grãos e seus subprodutos em 2025 — em toneladas

Santos (SP)	60.167.108
Paranaguá (PR)	27.272.432
Itaqui (MA)	18.893.580
Rio Grande (RS)	17.378.130
Barcarena (PA)	16.287.958
S. Francisco do Sul (SC)	9.149.984
Itacoatiara (AM)	8.901.525
Santarém (PA)	7.959.218
Aratu (BA)	6.420.530
Tubarão (ES)	4.876.607
Santana (AP)	1.174.574
Imbituba (SC)	854.428
Rio de Janeiro (RJ)	79.168
Barra dos Coqueiros (SE)	57.560
Antonina (PR)	21.888
TOTAL	179.494.691 toneladas

Fonte: Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec)

Dois projetos ferroviários greenfield estão em execução no Estado. Um é a construção pela Rumo Logística da Ferrovia Estadual de Mato Grosso (FMT), que prevê 743 km de trilhos entre Rondonópolis, onde se conecta à Malha Norte, e Lucas do Rio Verde, na região central do Estado. O primeiro trecho, de 163 km até Dom Aquino, foi inaugurado em junho, com previsão de entrar em operação comercial no decorrer do terceiro trimestre deste ano. A estimativa é que a ferrovia seja concluída em 2034.

O outro projeto greenfield é o trecho de 364 km entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT) da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), que permitirá a ligação do Vale do Araguaia, no leste mato-grossense, à Ferrovia Norte Sul (FNS). A previsão de conclusão é 2031. O Ministério dos Transportes prevê leiloar a extensão da Fico até Lucas do Rio Verde em dezembro.

“São dois projetos importantes, que vão beneficiar regiões específicas do Estado, mas não resolvem o problema logístico”, diz Cleiton Gauer, superintendente do Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Imea). A estimativa do instituto é que a produção de soja e milho do Estado crescerá 34,5% e alcançará 145 milhões de toneladas na safra de 2033/2034. A expansão se dará principalmente na região norte mato-grossense, que realiza o escoamento da produção pela rota BR-163-Miritituba-Vila do Conde. “Vamos precisar da Ferrogrão para atender essa expansão”, diz Gauer.

A Ferrogrão é um projeto polêmico devido ao seu impacto socioambiental por cortar uma área não antropizada. O traçado da ferrovia é de 933 km entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), que corre paralelo à BR- 163. O investimento estimado é de R\$ 33,3 bilhões. O Ministério dos Transportes pretende realizar o leilão de licitação ainda em 2026.

No Matopiba, a produção de grãos na safra 2025/2026 alcançou 25,4 milhões de toneladas, de acordo com a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). A expectativa do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) é que alcance 48 milhões de toneladas na safra 2033/2034. A disponibilidade logística é bastante distinta entre os quatro Estados.

Na Bahia, a produção de grãos se concentra na região oeste. Entre Luís Eduardo Magalhães e os portos de Salvador e Aratu, os caminhões percorrem as BRs-242 e 324, um percurso de 950 km que demanda entre dois e três dias. O custo estimado pela Anec é de R\$ 290 por tonelada.

A expectativa na região é a construção dos dois primeiros trechos da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). O trecho 1, que ligará Ilhéus e Caetité, teve sua obra iniciada pela mineradora Bamin, que também se responsabilizou pela construção de um terminal portuário em Ilhéus. Mas o projeto está paralisado. O controle da Bamin está sendo negociado com o grupo Mota-Engil e só depois será divulgado um novo cronograma das obras. O Fiol 2, que ligará Caetité e Barreiras, no oeste baiano, está sendo executado pela Infra S.A., mas depende da conclusão do Fiol 1 para entrar em operação.



Mendes, da Anec: ineficiência logística não pode ser repassada para o preço final — Foto: Divulgação

No Piauí, a produção se concentra no sul do Estado e o embarque internacional ocorre no porto do Itaqui, em São Luís (MA). São mais de 800 km entre várias rodovias estaduais e federais partindo de cidades como Baixa Grande do Ribeiro, Uruçuí e Bom Jesus, em um custo médio na casa de R\$ 265 por tonelada.

A partir de 2028, os produtores do sul piauiense terão a opção de escoar a produção pela Transnordestina. Será necessário percorrer um percurso médio de 200 km de rodovias até Eliseu Martins, no centro do Estado, para embarcar a carga em trilhos com extensão de 1.206 km até o porto do Pecém, no Ceará.

A produção do sul do Maranhão segue pela BR-230, a Transamazônica, e BR-135 ao porto do Itaqui. Partindo de Balsas, o principal centro produtor, são aproximadamente 770 km e o custo é de R\$ 214 por tonelada. Outra opção é utilizar o terminal ferroviário de Porto Franco, distante 294 km, realizar o transbordo para a FNS, seguir até o entroncamento com a Estrada de Ferro Carajás (EFC) em Açailândia, para chegar ao porto.

O escoamento internacional da produção do Tocantins também combina as ferrovias FNS e EFC e o porto do Itaqui. Os grãos colhidos na região central, que inclui Porto Nacional, Palmas e Palmeirante, e no Vale do Araguaia, contam com três estações de transbordo para a FNS.

O produtor tocantinense tem a expectativa de concessão da hidrovía do Araguaia-Tocantins, que permitiria uma rota de escoamento fluvial até Porto de Vila do Conde (PA). Hoje, o rio é subutilizado devido à presença do Pedral do Lourenço, uma extensão rochosa de 43 km no leito do Tocantins, que impede a navegação em períodos de baixa do nível da água.

O governo federal chegou a anunciar o derrocamento do pedral e a concessão da hidrovía, mas cancelou o processo após manifestações contrárias de povos originários, com a promessa de retomar a iniciativa em 2027. “A hidrovía é uma alternativa interessante de escoamento da safra, poderia gerar concorrência com a FNS e, com isso, reduzir o frete”, diz Maurício Buffon, presidente licenciado da Aprosoja-TO.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/07/2026

CHINESAS DE MÉDIO PORTE AVANÇAM NO MERCADO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS DO AGRONEGÓCIO NO BRASIL

Tecnologia de ponta, domínio do segmento de agricultura familiar e preços competitivos são diferenciais dos fabricantes da China

Por Valor — São Paulo



Pulverizadora da chinesa Jiangsu Lanjiang Intelligent Technology Co., mais conhecida como LJ Tech, fornecedora de soluções agrorrobóticas que chegou ao Brasil há três anos — Foto: Divulgação

Fabricantes chineses de drones, robôs e motores estão se tornando mais presentes no agronegócio no Brasil. Com alto investimento em tecnologia de ponta, experiência no segmento de agricultura familiar e preços competitivos, empresas de médio porte da China do setor de máquinas e equipamentos têm ampliado as exportações para o mercado brasileiro. Dados da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) apontam que a China assumiu o

segundo lugar no ranking de importação em 2025.

A diversidade de marcas chinesas no campo é reflexo da atuação de empresas de médio porte, que acompanham o movimento das gigantes do mercado chinês. João Luiz Ricardo de Souza Filho, associado da consultoria lest, especializada em apoiar empresas estrangeiras, destaca movimento em motores (com Weichai), peças (como Hamli) e robotização, a exemplo da LJ Tech e XAG, de drones autônomos. Muitas delas têm inclusive planos de produzir localmente. Leia a reportagem completa na Revista Agronegócio.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/07/2026

NO MARANHÃO, AÇO VERDE DO BRASIL PRODUZ AÇO DE BAIXA EMISSÃO E ALTA PERFORMANCE

Com escritório em Recife, empresa atende a todo o território nacional e registra tempo de carregamento duas vezes mais rápido do que a média do mercado

Por AVB

O Nordeste abriga 19,78% dos estabelecimentos de construção civil do Brasil, que respondem por 16,5% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional do setor, segundo dados da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC). De acordo com a Hoff Analytics, havia, em 2025, mais de 130 mil



novas edificações em andamento na região, e a Aço Verde do Brasil (AVB) atua como parceira estratégica para esse mercado.

Usina da AVB em Açailândia, no Maranhão — Foto: Divulgação

A empresa é a mais jovem siderúrgica de aços longos do Brasil. Com usina em Açailândia, no sul do Maranhão, a companhia acompanha de perto as necessidades do Nordeste e implementou uma equipe comercial dedicada



aos estados nordestinos. O vínculo é fortalecido pelo escritório da companhia em Recife (PE). “A escolha por Recife foi natural pela relevância estratégica do Nordeste para a AVB e pelo forte crescimento da atividade industrial e da construção civil na região”, explica Mariana Almeida, analista comercial da AVB para o Nordeste.

Para Ricardo Penido, superintendente comercial da companhia, a proposta da AVB se destaca pela estratégia de venda, a presença nacional e o desempenho logístico, privilegiado pela localização. “Nossa agilidade no fornecimento é duas vezes mais alta do que a média de mercado, e nossa capacidade de fazer entregas nos prazos, em qualquer ponto do país, nos diferencia”, diz.

Aço verde

A AVB é reconhecida por entregar um material de baixíssima emissão: cada tonelada de aço produzido gera cerca de 200 quilos de CO₂. É um dos menores índices globais do setor, que emite, em média, 1,92 tonelada de CO₂ por 1.000 quilos de aço, de acordo com a WorldSteel Association. Esse desempenho é certificado por uma entidade independente, e os clientes recebem certificados de emissões, que atestam seu comprometimento com a descarbonização.

A capacidade de produzir aço de baixa emissão e alta performance é resultado do compromisso com a sustentabilidade desde a origem da companhia. “Nossa planta foi concebida seguindo um modelo moderno e atento às emissões. Desde o primeiro dia de operação, 100% do combustível utilizado para transformar o minério é sustentável”, explica Penido.

A produção utiliza biocarbono (carvão vegetal) obtido a partir da madeira extraída de 105 mil hectares de eucalipto mantidos em áreas próprias no Maranhão e no Piauí. O combustível alimenta os altos-fornos no lugar do coque mineral, que normalmente responde por grande parte das emissões da siderurgia tradicional.

Outro diferencial da companhia é o uso de uma planta integrada, modelo que aumenta o controle operacional, melhora a eficiência e reduz impactos logísticos e ambientais. A AVB ainda detém uma usina produtora com foco em reaproveitamento dos resíduos do processo. É também a maior recicladora de sucata ferrosa do Maranhão.

A relação com o Nordeste tende a se fortalecer nos próximos anos. O executivo conta que a empresa ampliou recentemente seu portfólio para atender Piauí, Ceará, Maranhão, Pernambuco e Bahia, além de Tocantins e Pará. A aceitação da marca e dos produtos na região é perceptível para a empresa: crescimento de 45% no volume de vendas e no número de clientes atendidos. Entre os produtos que agora podem ser comprados diretamente da AVB estão tela soldada, treliças, tela coluna, prego e vergalhão em barra.

Impacto social

A AVB também busca contribuir para o desenvolvimento social do Nordeste. Em 2024, as ações sociais, realizadas por meio do Instituto AVB, alcançaram mais de 54 mil pessoas. O número é quatro vezes maior em relação a 2021.

Assim, a companhia opera nos três pilares ESG. “Responsabilidade ambiental, social e corporativa não é mais um diferencial, é uma exigência de mercado. Reduzir as emissões na siderurgia é uma grande demanda do mercado e da sociedade, e a AVB lidera esse movimento”, diz o superintendente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/07/2026

CRIME ORGANIZADO ALTERA LOGÍSTICA PARA MANTER TRÁFICO PARA A EUROPA

Criminosos brasileiros buscam novas opções de transporte marítimo da cocaína que viaja para a Europa; cai uso clandestino de portos e cargueiros

Por Marcos de Moura e Souza — De São Paulo



Apreensão: Pacotes com quase 4 toneladas de cocaína que estavam em barco pesqueiro na costa do Pará em julho — Foto: Divulgação/Polícia Federal

Organizações criminosas que lucram com o tráfico internacional de cocaína estão mudando sua forma de operar no Brasil.

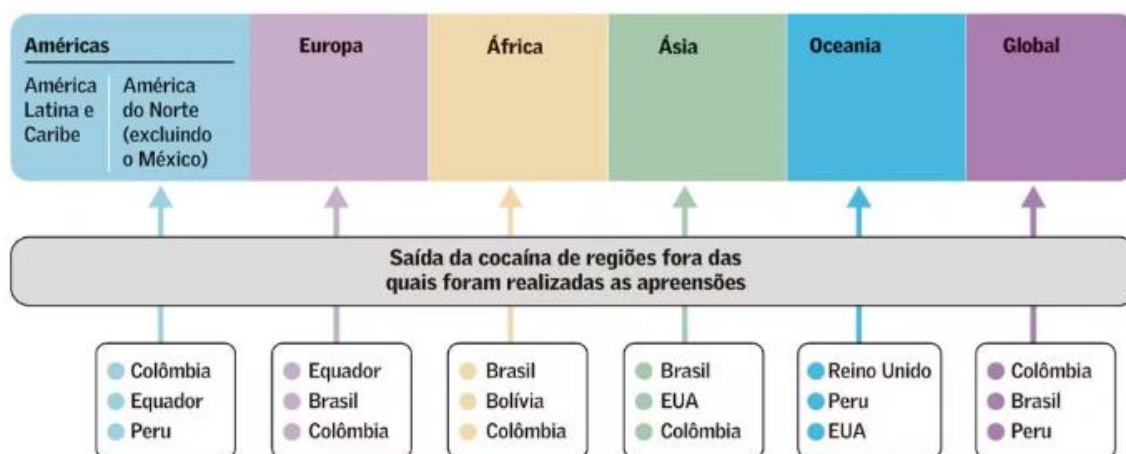
Há anos, esses grupos - o Primeiro Comando da Capital (PCC) é o maior deles - embarcam clandestinamente pacotes da droga em contêineres que saem de portos do Brasil em cargueiros rumo, principalmente, à Europa.

Para reduzir o risco de terem suas cargas “contaminadas” e seus funcionários ameaçados ou comprados pelo crime, empresas operadoras portuárias vêm reforçando medidas de segurança e de tecnologia. Polícia Federal, Receita Federal e outros órgãos também têm intensificado ações de controle.

Principais países de onde partiram carregamentos de cocaína

E regiões onde foram feitas as apreensões entre 2020 e 2022

Regiões das apreensões



Fonte: UNODC, respostas ao questionário do relatório World Drug Report 2026

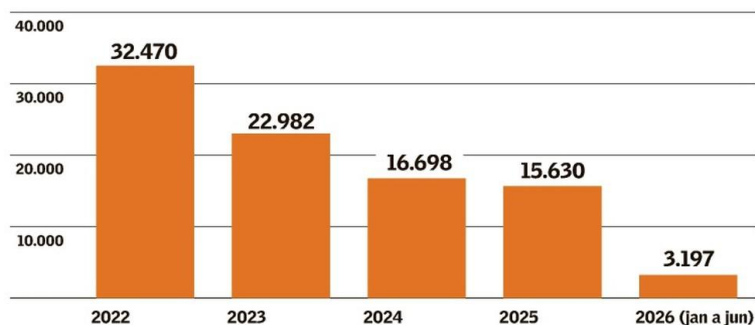
Com portos mais vigiados, as apreensões despencaram. Em 2022, a PF registrou 32.470 kg de cocaína apreendidos em portos brasileiros. Em 2025, 15.630 kg. E em 2026, até junho, apenas 3.197 kg - um indicativo de que há menos cocaína passando atualmente pelos portos brasileiros em direção ao exterior.

No Porto de Santos - o maior do Brasil -, as apreensões também estão em queda. Em 2019, a Receita Federal apreendeu 27.053 quilos de cocaína no porto; em 2025, foram 6.428 quilos.

Mas isso está longe de significar um enfraquecimento de grupos e facções que faturam com o comércio internacional de cocaína. É o que afirmam fiscais federais, integrantes da Receita e a própria Polícia Federal.

Apreensão de cocaína em portos do Brasil

Em kg, por ano



Fonte: Polícia Federal

“A redução das apreensões de cocaína em contêineres, especialmente no Porto de Santos, não deve ser interpretada como uma diminuição do tráfico internacional de drogas, mas, sim, como um indicativo da constante adaptação das organizações criminosas diante do aumento da capacidade estatal de fiscalização e repressão”, disse a PF, por meio de nota, ao Valor.

A polícia afirma que tem havido um reforço do emprego de scanners de contêineres, maior capacitação de equipes especializadas - como cursos de mergulho operacional e inspeção subaquática -, utilização de embarcações e tecnologias específicas, além do aprimoramento da análise de risco sobre empresas exportadoras, cargas e rotas marítimas.

Empresas privadas que são operadoras portuárias também investem alto em segurança. Ronei Glanzmann, CEO do MoveInfra, entidade que reúne seis das maiores empresas de infraestrutura do Brasil, diz que elas mantêm um padrão alto de segurança para reduzir os riscos de que suas estruturas sejam usadas pelo crime organizado.

“A Santos Brasil [uma das empresas ligadas ao MoveInfra], por exemplo, investiu R\$ 55 milhões entre 2023 e 2025 em tecnologia e inteligência para combater esse tipo de atuação [de narcotraficantes]. São investimentos em Tecnologias 3D, Digital Twin (que espelha o mundo real), Internet das Coisas, Machine Learning, realidade aumentada e uso de drones”, diz Glanzmann.

Esses movimentos surtiram um efeito: tornou mais caro para o crime organizado no Brasil manter os portos e os cargueiros como sua principal solução logística para o envio de cocaína para a Europa ou outras regiões, afirma a PF.

É uma mudança que tem levado criminosos do PCC e de outros grupos do Brasil a reverem suas operações a fim de reduzir o risco de perderem cargas de cocaína. Quase todas são cargas milionárias.

Somente uma das apreensões em Santos este ano, de 461 quilos da droga em fevereiro, teria o valor aproximado de US\$ 15 milhões. A estimativa leva em conta o preço de US\$ 32 mil por quilo da cocaína, pagos por traficantes na França e na Itália, segundo o World Drug Report 2026, relatório do escritório da ONU para drogas, de junho.

Principal alvo de autoridades federais que combatem o crime organizado no Brasil, o PCC - por meio de seus líderes e operadores -- movimentou grandes somas com o comércio de cocaína para a Europa. Em entrevista ao Valor em junho, o porta-voz da Europol disse que criminosos da facção desempenham hoje o papel de operadores logísticos de quase toda a cocaína que passa pelo Brasil rumo à Europa. E que são parceiros de todas as máfias europeias.

O Departamento de Estado dos EUA incluiu em junho o PCC, assim como o Comando Vermelho, do Rio de Janeiro, na lista de grupos considerados organizações terroristas estrangeiras. O CV tem tido uma atuação menos relevante no narcotráfico internacional, dizem autoridades, concentrando sua atuação no território brasileiro.



Com portos e terminais mais vigiados, criminosos têm se adaptado a outras rotas. E, nesse caso, o Equador se tornou uma opção. Assim como o Brasil, o país não produz cocaína. Os cultivos de coca e a produção de cocaína estão concentrados em três vizinhos: Bolívia, Peru e Colômbia.

O Equador viu em anos recentes o aumento da presença de organizações criminosas ligadas ao tráfico internacional de cocaína. O PCC é uma delas. De acordo com o World Drug Report 2026, Brasil e Equador foram, entre 2020 e 2024, os principais pontos de onde partiram navios apreendidos com cocaína na Europa, África e Ásia.

“As organizações criminosas passaram a diversificar tanto as rotas quanto os modais empregados. Há um crescimento da utilização da rota pelo eixo Colômbia-Ecuador-Europa”, disse a PF.

Há outras mudanças. “Paralelamente a isso, há um aumento no Brasil do emprego de embarcações de menor porte e maior autonomia, como pesqueiros, veleiros e embarcações semissubmersíveis, capazes de realizar travessias oceânicas ou transferências de carga em alto-mar”, afirma a Polícia Federal.

Em novembro de 2025, dois pesqueiros que tinham saído de Santa Catarina levando sete toneladas de cocaína foram barrados por autoridades nas proximidades da Ilha da Madeira. Investigações apontaram para uma rede cujos pesqueiros recebiam no mar, na costa nordestina e também no Suriname, pacotes de cocaína - levados por lanchas. Os pesqueiros, então, seguiam para a Europa.

“A queda das apreensões em contêineres não deve ser interpretada como redução do tráfico”
— Polícia Federal

No início de julho, uma operação da Polícia Federal e da Marinha, com apoio de órgãos dos EUA, interceptou mais um barco de pesca levando 3.748 kg de cocaína, na costa do Pará. Os tripulantes eram brasileiros. Veleiros também passaram a ser usados com mais frequência na travessia.

A PF diz que as parcerias entre autoridades brasileiras e estrangeiras têm aumentado a capacidade de interceptação da droga ao longo da rota internacional.

A mais ousada opção de transporte marítimo usada por criminosos ligados ao crime transnacional são os rudimentares submersíveis. Embarcações que começaram a ser fabricadas e usadas por traficantes da Colômbia e que hoje são fabricadas às escondidas no litoral do Amapá e na Ilha do Marajó, segundo afirmou à reportagem o Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais Federais Agropecuários (ANFFA Sindical), que reúne auditores fiscais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Essas embarcações chegam a ter 15 metros de comprimento e funcionam com motor a diesel. Carregam grandes quantidades de cocaína e levam três tripulantes, guiados por GPS, diz o sindicato dos fiscais que acompanham de perto a movimentação de cargas nos portos.

Todas essas artimanhas têm uma justificativa simples: o estímulo econômico. É o que lembra o professor de Relações Internacionais da FGV, Matias Spektor. Ele e outro acadêmico da FGV, Oto Montagner, têm estudado as dinâmicas do crime organizado e suas relações entre Brasil e outros países.

“Enquanto 1 kg de cocaína, vindo dos países produtores, é adquirido no Paraguai por cerca de US\$ 1.000, essa mesma quantidade é vendida em Lisboa por US\$ 15 mil e em Hong Kong por US\$ 150 mil”, cita Spektor.

Mas se o fluxo da droga produzida nos Andes perdeu força em portos do Brasil, ele não desapareceu por completo. “Devido ao rigor da atuação da fiscalização no porto de Santos, as quadrilhas estão



migrando para outros portos brasileiros”, diz José Roque, diretor-executivo do Sindamar, que representa agências marítimas que atuam em nome dos armadores.

“Há uma enorme preocupação do segmento marítimo com referência aos embarques de drogas, que podem acarretar prejuízos incalculáveis para a imagem dos armadores, além de multas e do risco de apreensão do navio.”

Mesmo no Porto de Santos - com seus 17 scanners de contêineres instalados, suas 4.400 câmeras monitoradas pela Receita Federal, drones para a segurança, câmaras térmicas para captar movimentos noturnos -, mesmo com tudo isso, carregamentos de cocaína continuam sendo embarcados às escondidas, conforme indicam apreensões periódicas da droga.

A exposição ao risco de contaminação pelo narcotráfico tende a ser maior em portos com menor nível de segurança. Além de Santos, Paranaguá, Itajaí, Rio Grande, Mucuripe, Vila do Conde e Natal estão entre os portos com histórico de apreensões de cocaína.

Ainda que, via de regra, as empresas de logística marítima não tenham envolvimento deliberado com organizações de narcotraficantes, a descoberta de drogas em seus contêineres, terminais ou navios, costuma gerar atrasos, longos questionamentos por parte da polícia a funcionários e a executivos e desgastes junto a clientes.

Outro ponto sensível: o suborno ou a ameaça a funcionários dos portos por parte de grupos de traficantes, para que façam vistas grossas a determinados contêineres.

Agora, mais um item entra no cálculo. O risco para empresas de se tornarem alvo de ações judiciais ou de sanções econômicas dos EUA se suas cargas forem flagradas com cocaína do PCC ou do CV - recém-classificadas como terroristas pelos EUA - o que traz implicações mais sérias para pessoas e empresas que venham a ser apontadas como tendo algum tipo de “apoio material” a esses grupos.

“Com essa nova classificação, o sarrafo aumenta para todo mundo” diz Glanzmann, do MoveInfra. Segundo ele, empresas associadas já têm um padrão historicamente alto de segurança. “Mas os desafios são diários e estamos cada vez mais dedicados a oferecer mais segurança à carga e às pessoas e mais agilidade aos processos”, diz.

Enquanto a produção de cocaína avança na Bolívia, no Peru e na Colômbia - este o maior produtor do mundo - o consumo na Europa continua fazendo dessa a droga que mais preocupa autoridades do continente. O fato de o Brasil estar entre os dois polos tem dado ao país uma perigosa condição de corredor transnacional do crime.

Especialistas repetem que, governo após governo, o Brasil não tem sido capaz de apertar os controles nas portas de entrada de toneladas e toneladas de cocaína proveniente dos Andes. E em que a alta demanda pela droga alimenta um fluxo sem fim que usa o Brasil e fortalece o crime organizado.

A PF diz que tem ampliado suas ações “sobre as novas rotas e os novos métodos empregados pelo narcotráfico internacional”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/07/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - APOSENTADORIA ESPECIAL SEM IDADE MÍNIMA PARA MARÍTIMOS E OFFSHORE: VITÓRIA IMPORTANTE, MAS QUE EXIGE ESTRATÉGIA

Por Renata Brandão Canella Opinião 27/07/2026 - 17:12



A recente decisão do Supremo Tribunal Federal trouxe uma mudança importante para marítimos embarcados, trabalhadores offshore e profissionais que atuam expostos a agentes nocivos no setor naval e de petróleo.

O STF declarou inconstitucional a exigência de idade mínima criada pela Reforma da Previdência para a aposentadoria especial. Com isso, quem comprovar o tempo de efetiva exposição aos agentes nocivos poderá discutir o direito ao benefício sem precisar aguardar os 55, 58 ou 60 anos exigidos pela reforma.

Para quem trabalha embarcado, em plataformas, navios de apoio, FPSOs, sondas, estaleiros e embarcações de longo curso, a notícia representa um avanço importante, já que essas atividades frequentemente envolvem exposição a ruído elevado, hidrocarbonetos, inflamáveis, óleos minerais, fumos metálicos, vibração, calor, eletricidade e outros agentes reconhecidos pela legislação previdenciária.

Entretanto, a decisão do STF não significa que a aposentadoria especial passou a ser sempre a melhor escolha.

Pouco se fala sobre as limitações dessa modalidade. Quem se aposenta pela aposentadoria especial não pode permanecer nem retornar ao exercício de atividade especial com exposição aos mesmos agentes nocivos. Caso continue trabalhando nessas condições, o benefício poderá ser suspenso, conforme entendimento consolidado pelo Supremo Tribunal Federal.

Para muitos marítimos e trabalhadores offshore, isso representa uma decisão difícil. São profissionais altamente qualificados, com boa remuneração, que muitas vezes desejam continuar embarcando por vários anos.

Por essa razão, uma análise previdenciária estratégica torna-se indispensável. Em diversos casos, utilizar o período especial trabalhado até 13 de novembro de 2019 apenas para conversão em tempo comum pode produzir resultado mais vantajoso.

A legislação permite converter o período especial exercido até essa data, acrescentando 40% ao tempo de contribuição do homem e 20% da mulher. Esse acréscimo pode antecipar significativamente a aposentadoria por tempo de contribuição pelas regras de transição, sem necessidade de optar pela aposentadoria especial.

Outra alternativa frequentemente esquecida é a aposentadoria da pessoa com deficiência prevista na Lei Complementar 142/2013. Muitos marítimos convivem durante anos com sequelas ortopédicas, hérnias de disco, perda auditiva, lesões de ombro, joelhos, neuropatias, doenças respiratórias e limitações permanentes decorrentes da atividade profissional.

Quando essa redução da capacidade é reconhecida pela perícia biopsicossocial, mesmo em grau leve, a aposentadoria pode ser concedida com tempo reduzido de contribuição ou por idade diferenciada, permitindo a continuidade da atividade profissional.



Também podem ser decisivos outros aceleradores previdenciários, como o reconhecimento do ano marítimo para períodos embarcados anteriores a 16 de dezembro de 1998, trabalho como pescador artesanal ou em atividade rural na infância ou adolescência, sem registro e em regime de economia familiar, averbação de períodos não registrados no CNIS, tempo de serviço público, contribuições retroativas e outros direitos que muitas vezes não aparecem nas simulações automáticas do INSS.

Renata Brandão Canella é advogada do escritório Brandão Canella.

A decisão do STF representa uma importante vitória para quem trabalha exposto a riscos. Porém, a melhor aposentadoria não é necessariamente a aposentadoria especial. Em muitos casos, uma estratégia previdenciária bem construída permite antecipar a aposentadoria, obter um benefício financeiramente superior e preservar a possibilidade de continuar trabalhando.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/07/2026

CSENO DEFENDE MAIOR PROCURA A FORNECEDORES LOCAIS E HORIZONTE DE LONGO PRAZO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 27/07/2026 - 16:49



Câmara setorial da Abimaq espera aproximação entre indústria e tomadores de decisão, a fim de consolidar políticas e aumentar chances de contratações de empresas locais

A Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore (CSENO) celebra o atual ciclo da construção naval no Brasil e espera uma maior procura por equipamentos para a carteira atual e para futuros projetos no Brasil. A percepção do grupo da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) é que a parceria entre estaleiros e projetistas

favorece que muitos dos equipamentos de alto valor agregado e outros itens sejam encomendados em 'pacotes fechados' do exterior, afastando as chances de contratação dos fornecedores locais e desestimulando investimentos em tecnologia local e infraestrutura.

“O que a gente esperava e ainda espera para os próximos navios é ter esse diálogo mais estreito entre os estaleiros e a base da indústria como um todo. Da gente poder sentar e trabalhar a ‘quatro mãos’ — Estaleiros, o pessoal de procura dele e a engenharia — para entendermos quais são as necessidades e especificá-las junto à indústria local para poder atender esse tipo de solicitação”, disse o presidente da CSENO, Leandro Pinto à Portos e Navios.

A menos de um mês da 20ª edição da Navalshore (Feira e Conferência da Indústria Marítima), a CSENO/Abimaq vê o mercado bastante aquecido devido à diversidade de oportunidades nos setores de petróleo e gás e de defesa, com os projetos da Marinha do Brasil. No O&G, Pinto citou os 13 navios da Transpetro que serão construídos em Rio Grande (RS), além dos barcos de apoio já em construção em Santa Catarina e de embarcações de navegação interior em estaleiros de diferentes regiões.

O presidente da CSENO disse que a câmara setorial busca algumas iniciativas de visitas aos principais estaleiros nacionais e aproximação com armadores, a fim de reunir os principais atores à mesa para discutir o que pode ser fornecido como pacote local. “Senão, eles fecham o navio como um todo: fica na mão do projetista e o estaleiro compra esse projeto para ter performance. Aí o projetista acaba manobrando para o que interessa a ele. Acho que foram por esse caminho que diminui um pouco dessa participação local”, analisou Pinto, que também é diretor geral da Anschutz.

Costumam integrar esses pacotes itens como motores, propulsão, sistema de automação, sistema de navegação e sistemas de gerenciamento da planta elétrica, que estão entre os de maior valor agregado dos navios. Em um segundo bloco aparecem os pacotes de bombas hidráulicas e de válvulas, por exemplo, que eventualmente podem ser consultadas no mercado local, dependendo das especificações.

“Como empresa Anschutz, eu sei que já estou fora de alguns dos programas — ou de sua grande maioria. Não quero pensar na totalidade. Mas, por conta de equipamentos de um certo nível de valor

agregado, eles estão dentro de um pacote que não dá chance da indústria local participar de certa forma”, comentou Pinto.

No caso dos barcos de apoio, a avaliação é que os estaleiros verticalizados constroem as embarcações para as empresas de navegação do mesmo grupo que possuem contrato de afretamento para a Petrobras. Pinto observa que a cadeia de suprimentos consolidada desses construtores também torna difícil quebrar essa barreira.

Apesar disso, ele verifica algumas iniciativas desses grupos de investir no desenvolvimento de empresas locais que podem contribuir para aumentar o conteúdo deles, ainda que continue verticalizado. “É difícil quebrar essa barreira. Até porque eles têm um modus operandi que já está mais rápido e fácil para ele colocar o navio para fora. Então, para ele se readequar, você tem que estar dentro dos custos deles. Senão, por qual razão eles vão elevar os custos deles?”, indagou.

O destaque no atual portfólio da Anschütz no Brasil atualmente é o fornecimento para o Programa de Fragatas Classe Tamandaré (PFCT), cujas unidades estão em construção e que já começaram a ser entregues no estaleiro TKMS Brasil Sul, em Itajaí (SC). Além dos equipamentos, a empresa estará presente ao longo do ciclo de vida desses meios navais com serviços e manutenções.

Na avaliação da CSENO, a previsibilidade de demandas na indústria naval brasileira, seja de Marinha, seja da área offshore, hoje é muito pequena a ponto de viabilizar um horizonte para mais investimentos e aumento das estruturas locais. Pinto explicou que, tanto na área offshore, quanto na área de defesa é preciso perenidade de projetos, como na época do Promef e do Prorefam, quando havia diversos estaleiros e armadores trabalhando em paralelo.

“O que a gente tem hoje são dois grandes operadores que estão vindo com essas novas demandas (Petrobras/Transpetro e Marinha), com essas embarcações e não tem mais nada de novo acontecendo, nem por eles e nem em paralelo. Então, essa perenidade dos projetos, você não tem como justificar um investimento maior local”, afirmou Pinto.

O presidente da CSENO defende que somente uma política de Estado que garanta essa continuidade justificará o aumento dos investimentos locais e que a cadeia funcione como um organismo, ampliando as vendas e as contratações. Pinto deu como exemplo de sucesso a Coreia do Sul, que apostou num crescimento planejado da competitividade de sua indústria naval. “A política lá teve que desenhar. Passou por vários partidos, passou por vários períodos, mas aquele business case foi ‘escrito em pedra’ para eles serem o que são hoje. Só que todo mundo tinha que estar alinhado. Isso acho que é o maior desafio, porque aí vira política de Estado, e não política de governo”, ressaltou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/07/2026

CMA CGM ANUNCIA SOBRETAXA DE COMBUSTÍVEL EMERGENCIAL EM MEIO À CRISE NO ORIENTE MÉDIO

Da Redação Navegação 27/07/2026 - 16:00



A CMA CGM vai aplicar uma sobretaxa emergencial de combustível a partir de 1º de agosto, após a escalada das tensões no Estreito de Ormuz elevar de novo os custos de bunker e o custo total do transporte marítimo, informou a empresa em aviso citado pela Reuters e pela ICIS.

A sobretaxa valerá até novo aviso e foi fixada em faixa entre US\$ 65 e US\$ 165 por contêiner, segundo a Reuters; a ICIS informou ainda que a EFS será de US\$ 150/TEU nas viagens longas de ida e US\$ 75/TEU nas viagens de retorno e serviços regionais. A medida reflete

a pressão sobre o preço do combustível marítimo após a retomada da escalada de hostilidades na região, com impacto direto sobre custos de frete e precificação de serviços em rotas globais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/07/2026

GOVERNO PREPARA CONTRAPROPOSTA PARA DESTRAVAR CONCESSÃO DA HIDROVIA DO PARAGUAI

Da Redação Navegação 27/07/2026 - 16:00

O governo brasileiro prepara uma contraproposta para tentar destravar a concessão da Hidrovia do Paraguai, que segue travada por impasses de governança e negociação entre Brasil, Paraguai e Bolívia. O movimento ocorre em um projeto considerado estratégico para a navegação interior e para o escoamento de cargas do Centro-Oeste.

Em 2024, o Ministério de Portos e Aeroportos estimou investimento de R\$ 63,8 milhões na primeira concessão hidroviária do país, com prazo contratual de 15 anos e possibilidade de prorrogação. A modelagem prevê atuação no Tramo Sul, no Canal do Tamengo e em estruturas associadas, entre Corumbá (MS) e a foz do rio Apa, com trecho de cerca de 600 km.

O ponto de atrito mais recente está na negociação entre os países que dividem o corredor. Em maio, interlocutores paraguaios já indicavam interesse em ampliar a discussão para além da governança da hidrovia, o que contribuiu para o atraso do processo. Em junho, Brasil, Paraguai e Bolívia avançaram em um modelo de gestão trinacional, com foco em sinalização, monitoramento e manutenção da navegabilidade.

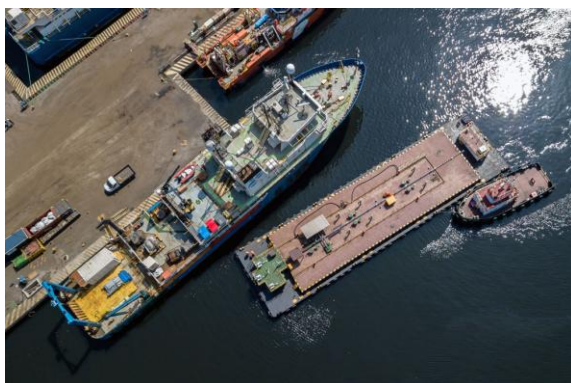
A concessão é vista pelo governo como teste para futuros projetos hidroviários, mas o cronograma ainda depende de consenso político e regulatório. O tema ganhou novo peso após o Ministério de Portos e Aeroportos reforçar, em julho, que a hidrovia integra um corredor logístico relevante para a navegação interior e para o comércio regional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/07/2026

REGRAS PARA USO DE BIOCOMBUSTÍVEIS NO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO ENTRAM EM CONSULTA

Da Redação Navegação 27/07/2026 - 12:20



ANP abriu 45 dias para contribuições à proposta que atualiza regulamentação brasileira, alinhando às normas da IMO, e que prevê especificações para combustíveis renováveis e sintéticos

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural Biocombustíveis (ANP) aprovou, na última semana, a realização de consulta, por 45 dias, e audiências públicas sobre a revisão da resolução que estabelece as especificações dos combustíveis de uso aquaviário comercializados no Brasil. A revisão considera a transição energética no contexto das metas de

descarbonização estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO). A proposta busca alinhar a regulamentação brasileira aos padrões técnicos internacionais, favorecendo a incorporação de novos combustíveis, inclusive renováveis e sintéticos, ao mercado nacional.

A minuta prevê o reconhecimento do biodiesel em teores de até 100% (B100) para uso aquaviário regular, preservada a voluntariedade da adição de componentes renováveis. Outro aspecto a ser discutido é o tratamento do diesel verde e dos combustíveis sintéticos como componentes drop-in,

quimicamente similares aos combustíveis fósseis, podendo substituí-los sem necessidade de qualquer adaptação nos motores e na infraestrutura de distribuição existente.

A revisão proposta prevê a possibilidade de autorização prévia da ANP, em caráter experimental, para o uso de combustíveis alternativos ainda não contemplados pela ISO 8217, como etanol, metanol, amônia e hidrogênio. Além disso, inclui tratamento regulatório específico para o gás natural liquefeito (GNL), mediante autorização prévia da agência reguladora, considerando a existência de normas técnicas consolidadas para esse combustível e o estágio inicial da infraestrutura nacional de transporte e abastecimento.

A proposta traz a definição dos agentes autorizados a realizar as misturas e a possibilidade de comercialização de biodiesel B100 com usuários pessoa jurídica para consumo próprio em embarcações e o aperfeiçoamento das regras de controle da qualidade, rastreabilidade documental, amostragem, certificação e identificação dos combustíveis fornecidos, em conformidade com o Anexo VI da Convenção Marpol (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios).

A revisão será sobre a resolução 903/2022 da ANP, que estabelece as especificações do óleo diesel marítimo e óleo combustível marítimo comercializados no Brasil. O objetivo é receber contribuições para aperfeiçoar a proposta de atualização da regulamentação, que busca alinhar as especificações nacionais à evolução tecnológica do setor e aos padrões internacionais mais recentes, como a 7ª edição da norma ISO 8217, publicada em 2024.

A minuta de resolução abrange a reestruturação das tabelas de especificação dos combustíveis aquaviários, com a inclusão, por exemplo, de classes destinadas aos combustíveis contendo biodiesel. Além da incorporação seletiva de limites e métodos de ensaio atualizados pela norma ISO 8217.

Antes da submissão à participação social, a proposta foi discutida com órgãos governamentais e representantes do setor, que apresentaram contribuições incorporadas parcialmente à minuta. O texto também recebeu manifestações de áreas técnicas da Agência e passou por análise da Procuradoria Federal junto à ANP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/07/2026

CONSULTA PÚBLICA ABRE CAMINHO PARA ARRENDAMENTO DE TERMINAL DE CONTÊINERES ITJ01 EM ITAJAÍ

Da Redação Portos e Logística 26/07/2026 - 11:33



A ANTAQ mantém aberta até 13 de agosto a consulta e audiência públicas nº 07/2026 sobre o arrendamento da área ITJ01, terminal de contêineres do porto organizado de Itajaí (SC), etapa que busca aperfeiçoar os documentos técnicos e jurídicos da futura licitação federal.

A área ITJ01, hoje operada em regime transitório pela JBS Terminais, corresponde a cerca de 295,3 mil metros quadrados destinados à movimentação e armazenagem de cargas gerais e containerizadas no complexo portuário de Itajaí. A operação temporária foi autorizada

pela ANTAQ em 2025, após adensamento de áreas públicas para permitir a movimentação de contêineres pela empresa, enquanto se estruturava o edital definitivo de arrendamento.

O projeto de contrato elaborado pela ANTAQ prevê investimentos da ordem de R\$ 2,6 bilhões, em um arrendamento com prazo de 25 anos, sem restrição explícita a operadores já atuantes na região. A consulta pública foi aberta em 29 de junho, e as contribuições devem ser enviadas exclusivamente

pelo formulário eletrônico disponível na página da Audiência Pública nº 07/2026 no portal da ANTAQ até as 23h59 do dia 13 de agosto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2026

IMPASSE SOBRE DRAGAGEM DO TAPAJÓS EXPÕE CONFLITO ENTRE CORREDOR DE GRÃOS E EXIGÊNCIAS AMBIENTAIS

Da Redação Navegação 26/07/2026 - 11:06



O impasse em torno da dragagem do rio Tapajós, no Pará, voltou a preocupar produtores de Mato Grosso e outros estados do Centro-Oeste, à medida que decisões do governo federal, de órgãos ambientais e do TCU condicionam a intervenção em trechos críticos da hidrovia a licenciamento e consulta prévia às comunidades locais.

Em janeiro, o Ministério de Portos e Aeroportos publicou edital para contratar serviços de dragagem de manutenção na hidrovia do Tapajós, entre Santarém e Itaituba, com valor de R\$ 74,8 milhões, financiado pelo Novo PAC, visando garantir melhores condições de navegabilidade ao longo do ano [janeiro/2026]. O plano previa ações de remoção de sedimentos em pontos considerados críticos, em um trecho de aproximadamente 300 km, fundamental para o escoamento de grãos por barcaças que conectam terminais fluviais em Miritituba a navios ancorados em Santarém.

Desde então, a iniciativa passou a enfrentar uma crescente contestação. Em fevereiro, o governo federal suspendeu o pregão eletrônico nº 90515/2025 e instituiu um grupo de trabalho interministerial para discutir processos de consulta livre, prévia e informada com povos indígenas da região, conforme nota pública conjunta da Secretaria-Geral da Presidência e do Ministério de Portos e Aeroportos. No mesmo período, o Ibama recomendou a manutenção da suspensão de qualquer iniciativa de dragagem em cerca de 250 km da hidrovia, apontando a necessidade de avaliação técnica e jurídica mais aprofundada sobre os impactos da obra.

Paralelamente, decisões do Tribunal de Contas da União condicionaram a retomada do edital à obtenção de licença ambiental e à realização de consultas formais a comunidades indígenas e tradicionais. Organizações indígenas e socioambientais reforçaram a pressão com bloqueios em terminais de grãos em Santarém e críticas ao decreto que incluiu hidrovias amazônicas no Programa Nacional de Desestatização, alegando risco de “privatização” de trechos de rios e de intensificação de operações de dragagem em áreas sensíveis.

Ao mesmo tempo, a área econômica do governo vem alertando para o risco de impactos significativos na cadeia de exportação caso a navegabilidade do Tapajós seja comprometida por seca extrema. Estimativas internas apontam possibilidade de interrupção da navegação entre três e quatro meses e risco para o transporte de 3,1 milhões a 5 milhões de toneladas de grãos, principalmente soja e milho, se nenhuma medida preventiva for adotada [julho/2026]. A dragagem emergencial, classificada como “manutenção” pelo governo, foi apresentada como alternativa para mitigar parte dessas perdas, sem ampliar o canal de navegação.

Para a comunidade portuária e de navegação, o quadro reforça a complexidade de integrar exigências ambientais e sociais à operação de hidrovias estratégicas. O Tapajós é peça central em corredores que ligam a produção de Mato Grosso a terminais do arco Norte, com reflexos sobre a demanda por barcaças, empurradores, terminais de transbordo e portos marítimos que recebem as cargas. A indefinição sobre o ritmo e a forma da dragagem tende a impactar o planejamento de embarques sazonais e contratos de transporte, em especial em anos de maior variabilidade hidrológica.

Enquanto governo e órgãos de controle não convergem sobre um desenho de intervenção que concilie navegabilidade e proteção ambiental, o agronegócio segue acompanhando de perto as negociações. Para operadores de hidrovias e terminais, a evolução do caso do Tapajós será determinante na configuração de investimentos futuros em infraestrutura aquaviária e na percepção de risco regulatório em projetos que dependem de dragagens recorrentes para manter corredores de exportação ativos na Amazônia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LIMITA CUSTO DE ESTUDOS DA FERROGRÃO E MANTÉM CRONOGRAMA RUMO AO TCU

Da Redação Portos e logística 26/07/2026 - 10:57



O Ministério dos Transportes rejeitou um pedido para elevar de R\$ 58,2 milhões para R\$ 172,9 milhões o ressarcimento pelos estudos da Ferrogrão, mantendo o valor corrigido originalmente pactuado com a empresa responsável pelos levantamentos e autorizando a ANTT a seguir com o envio da modelagem ao Tribunal de Contas da União.

No centro da decisão está a Estação da Luz Participações (EDLP), autora dos estudos técnicos da ferrovia desde 2014. O contrato inicial previa pagamento de R\$ 33,8 milhões, aprovado em 2016, com atualização

monetária pelo IPCA. Com a correção, o valor chegou a R\$ 58,2 milhões. A empresa reivindicava ressarcimento de R\$ 172,9 milhões, alegando custos adicionais decorrentes de mais de uma década de revisões, mudanças de escopo e atualização de normas do setor.

A Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes e a Advocacia-Geral da União concluíram que não havia fundamento jurídico para ampliar o ressarcimento além do teto estabelecido em 2016. Segundo a análise, as revisões feitas pela EDLP ao longo dos anos se enquadram nas obrigações assumidas para manter os estudos atualizados até a licitação e, portanto, não gerariam automaticamente direito a remuneração extra. Com isso, o secretário nacional de Transporte Ferroviário determinou que a ANTT dê prosseguimento ao processo com base no valor de R\$ 58,17 milhões.

A Ferrogrão, identificada como EF-170, é um projeto greenfield de aproximadamente 933 km de trilhos entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), às margens do rio Tapajós, concebido para escoar até 52–66 milhões de toneladas por ano de commodities agrícolas pelo arco Norte, a partir da maturidade operacional, segundo estimativas divulgadas pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT [dezembro/2025]. A ferrovia é considerada estratégica para reduzir a dependência da BR-163 e diminuir custos logísticos do agronegócio.

Nos últimos meses, o projeto vem alternando avanços e novos entraves. Em 2025, o Ministério dos Transportes anunciou a aprovação dos estudos técnicos atualizados da Ferrogrão pela ANTT, com envio previsto ao TCU e estimativa de investimentos de cerca de R\$ 33 bilhões em capex e R\$ 103,8 bilhões em opex ao longo da concessão. Em 2026, decisões do TCU e exigências de atualização de estudos ambientais pelo Ibama voltaram a pressionar o cronograma, levando analistas a projetar o leilão para além de 2026.

A opção do governo por manter o teto de ressarcimento e avançar com a modelagem sem incorporar o valor reivindicado pela EDLP busca evitar novo atraso na etapa de análise pelo TCU. Segundo documentos oficiais, a Ferrogrão integra uma carteira de projetos ferroviários que prevê múltiplos leilões entre 2025 e 2026, com o objetivo de ampliar a participação do modal ferroviário na matriz de

transporte e consolidar corredores como o Sinop–Tapajós entre as principais rotas de exportação de grãos.

Para operadores portuários, armadores e agentes de carga, o desfecho da disputa sobre o custo dos estudos é relevante porque pode acelerar ou postergar a definição das regras de concessão da ferrovia. A consolidação da Ferrogrão tende a impactar diretamente o fluxo de grãos sólidos pelo arco Norte, a utilização de terminais fluviais na região do Tapajós e a concorrência com portos e rotas tradicionais, em um cenário de crescimento da produção agrícola e pressão por redução de custos logísticos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2026

FPSO CIDADE DE ITAJAÍ ATINGE 97,2% DE EFICIÊNCIA EM BAÚNA APÓS CAMPANHA DE REVITALIZAÇÃO

Da Redação Offshore 26/07/2026 - 10:32



Após uma campanha de revitalização e manutenção, a FPSO Cidade de Itajaí, que opera no campo de Baúna, na Bacia de Santos, alcançou eficiência operacional de 97,2% no segundo trimestre de 2026, acima da faixa-alvo de 90% a 95% e superior aos 96,1% registrados no trimestre anterior.

A operadora Karoon destaca que a campanha restabeleceu a produção em cerca de 10 mil barris de óleo equivalente por dia, após intervenções nos poços SPS-92 e PRA-2. No segundo trimestre de 2026, a empresa produziu 1,08 milhão de barris de óleo

equivalente, com média de 9.202 barris de óleo por dia (bopd), frente aos 17.350 bopd do primeiro trimestre, em um cenário marcado por parada programada de 28 dias para manutenção da FPSO e pelo fechamento temporário do SPS-92 para troca da bomba submersível elétrica.

A FPSO Cidade de Itajaí possui capacidade nominal de processamento de aproximadamente 80 mil barris de fluidos por dia e capacidade de armazenamento em torno de 631 mil barris de petróleo, atendendo ao projeto Baúna, que hoje soma produção total próxima de 22 mil bopd. A Karoon informa que, no período, foram realizados dois carregamentos, totalizando 0,98 milhão de barris, com destino a refinarias na Europa e na Ásia, a um preço médio realizado de US\$ 94,56 por barril, 33% acima do trimestre anterior, refletindo a alta dos preços internacionais.

Entre os marcos do trimestre, a companhia ressalta a transferência do controle da operação da FPSO para a própria Karoon e a parada total de 28 dias da unidade para manutenção, inspeções e atualizações, incluindo inspeção de casco e substituição do cabeçalho de produção, concluídas em maio de 2026. A campanha de revitalização da FPSO, com apoio de flotel, foi finalizada em junho, permitindo a retomada da produção com todos os poços de Baúna online.

Após a intervenção no poço SPS-92 para substituição da bomba submersível elétrica (ESP), o poço PRA-2 também voltou a operar, após reconexão do cabo umbilical e restabelecimento da conectividade com a ESP. Com isso, todos os poços produtores associados ao projeto Baúna retornaram à operação, compondo um total de 12 poços submarinos, incluindo os dois poços de Patola, cuja produção foi iniciada em 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2026

TCP PARANAGUÁ BATE RECORDE DE 835 MIL TEUS NO 1º SEMESTRE DE 2026

Da Redação Portos e logística 26/07/2026 - 10:18



A TCP, administradora do Terminal de Contêineres de Paranaguá, registrou recorde de 835 mil TEUs movimentados no primeiro semestre de 2026, alta de 4% sobre igual período de 2025, impulsionada pelo crescimento das cargas refrigeradas e das exportações de carnes, segundo dados da empresa e de entidades setoriais.

A movimentação de contêineres cheios sustentou o desempenho do terminal paranaense. As exportações avançaram 10%, de 3,816 milhões para 4,180 milhões de toneladas, enquanto as importações cresceram 9%, de 1,503 milhão para 1,635 milhão de toneladas, refletindo o maior fluxo de carnes, papel e celulose, automotivo e bens de consumo.

Nas cargas de exportação, carnes e congelados somaram 2,031 milhões de toneladas, com incremento de 16% frente ao ano anterior, enquanto papel e celulose tiveram crescimento de 9%. Do lado das importações, o segmento automotivo chegou a 292 mil toneladas, alta de 8%, e bens de consumo atingiram 106 mil toneladas, aumento de 10%, segundo dados da TCP.

A movimentação de contêineres refrigerados (reefer) também atingiu marca histórica para um primeiro semestre. Foram 76 mil unidades, 10% acima dos 69 mil contêineres registrados em 2025. Esse avanço acompanhou o desempenho das exportações brasileiras de carne de frango, que chegaram a 2,936 milhões de toneladas e US\$ 5,7 bilhões no período, altas de 12,9% e 17%, respectivamente, conforme a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) [primeiro semestre de 2026].

No terminal de Paranaguá, os embarques de carne de frango cresceram 18%, superando a média nacional, e passaram de 1,115 milhão para 1,314 milhão de toneladas. Com isso, a participação da TCP nas exportações brasileiras do produto aumentou de 45% para 47%, com destaque para embarques destinados à China (10%), África do Sul (9%) e Emirados Árabes Unidos (8%), segundo a empresa.

Após as restrições temporárias às exportações de carne de frango em 2025, decorrentes da identificação de foco de gripe aviária no país, os volumes voltaram a crescer a partir de dezembro e consolidaram a retomada em 2026. No período, a TCP alcançou participação de 47% nos embarques nacionais, reforçando o papel de Paranaguá como corredor de carnes.

Nas exportações de carne bovina, o Brasil embarcou 1,705 milhão de toneladas e faturou US\$ 9,85 bilhões no primeiro semestre de 2026, incrementos de 15,5% e 36,2%, respectivamente, de acordo com a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (ABIEC) [primeiro semestre de 2026]. Na TCP, os embarques de carne bovina mantiveram estabilidade, com 364 mil toneladas e participação de mercado de 23%, tendo como principais destinos China (48%), Estados Unidos (12%) e Rússia (7%).

Com 22 serviços marítimos semanais, incluindo cabotagem e longo curso, e 514 atracações de navios no semestre, o terminal amplia sua conectividade com portos das Américas, África, Europa e Ásia. No acesso terrestre, foram registrados 332 mil contêineres nas vias rodoviárias, 8% acima dos 297 mil do primeiro semestre de 2025, além da operação de 661 trens e 53 mil contêineres cheios para exportação, em conexão direta entre a área alfandegada e a ferrovia.

A infraestrutura de cargas refrigeradas também segue em expansão. A TCP opera hoje o maior pátio de contêineres reefer do país, com 5.280 tomadas, e conclui, em agosto, a instalação de mais 220 pontos, chegando a 5.500 plugs. Segundo a empresa, novos investimentos estão previstos até 2027, quando a capacidade deve ultrapassar 6.000 tomadas, reforçando o protagonismo de Paranaguá na exportação de carnes e produtos congelados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2026



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 124/2026
Página 86 de 86
Data: 27/07/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 27/07/2026