

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 125/2026
Data: 28/07/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM INDEFINIÇÃO SOBRE DESAPROPRIAÇÕES E INDENIZAÇÃO PARA MORADORES NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
ECONOMIA AZUL REÚNE LIDERANÇAS EM SANTOS PARA LANÇAR PLANO DE DESENVOLVIMENTO DA BAIXADA SANTISTA	5
CONSEQUENCIALISMO NAS DECISÕES DA ANTAQ	6
O PAÍS DO PETRÓLEO	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
FUNDO DO MAR DE SERGIPE ATRAI DISPUTA DE R\$ 3 BI POR ÁRVORES DE NATAL MOLHADAS	8
PECÉM GANHA PRIORIDADE EM PACOTE FEDERAL DE R\$ 96,6 MI PARA RODOVIAS NO CEARÁ	10
QUEM É A CONSTRUTORA PORTUGUESA À FRENTE DAS OBRAS DA TRANSNORDESTINA EM PE	12
JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP	14
REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS SE CONSOLIDA COMO A GRANDE CAPITAL DA LOGÍSTICA NACIONAL	14
DP WORLD FECHA ACORDO PARA CONCESSÃO DE DOIS TERMINAIS EM FUJAIRAH, CRIANDO UMA ROTA ALTERNATIVA A ORMUZ	15
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	16
ENTENDA QUAIS ÓRGÃOS ATUAM NO FUNCIONAMENTO DOS PORTOS E TERMINAIS PORTUÁRIOS	16
PORTAL PORTO GENTE	17
CLIMA FAVORECE SAFRA BRASILEIRA, MAS SINAIS DE ALERTA EXIGEM ATENÇÃO DIANTE DO RISCO DE UM NOVO EL NIÑO	17
SEPETIBA TECON AMPLIA MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS COM OPERAÇÃO PIONEIRA EM CONTÊINERES NO RIO DE JANEIRO	20
PORTO DO AÇU DIGITALIZA GESTÃO DA INOVAÇÃO E ENTRA NA CORRIDA GLOBAL POR TERMINAIS MAIS INTELIGENTES	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	25
EDITORIAL – O TAPAJÓS NÃO PODE ESPERAR PELO PRÓXIMO DECRETO DE EMERGÊNCIA	25
OPINIÃO - PORTO ITAPOÁ: INFRAESTRUTURA BRASILEIRA PREPARADA PARA OS DESAFIOS DO COMÉRCIO GLOBAL	27
POLÍTICA - DURIGAN RESPONDE OFENSAS E CHAMA MILEI DE PALHAÇO	28
NACIONAL - HUB – CURTAS - ITAMARATY CONVOCA EMBAIXADOR ARGENTINO APÓS FALAS DE MILEI NO BRASIL	29
Sem precedentes	29
Ofensas	29
Data centers	30
Necessidade de negociação	30
Oferta de energia	30
POLÍTICA - MILEI DEVE TRAZER PREJUÍZOS À CAMPANHA DE FLÁVIO, DIZ ROMAN	30
POLÍTICA - Tarifaço visa ajudar senador, diz pesquisa	31
POLÍTICA - PROBABILIDADE DA REELEIÇÃO DE LULA SALTOU DE 38% PARA 60%	32
POLÍTICA - NOVO CONFIRMA CANDIDATURA DE ZEMA À PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA	33
POLÍTICA - DEMOCRACIA CRISTÃ LANÇA PRÉ-CANDIDATA	34
POLÍTICA - OPINIÃO - AMAZÔNIA: ENTRE O ABANDONO E A SOBERANIA	35
COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL AÇIONA OMC CONTRA TARIFAS DOS ESTADOS UNIDOS	36
COMÉRCIO EXTERIOR - LULA E XI JINPING DEFENDEM ACELERAR ACORDO ENTRE MERCOSUL E CHINA	37
COMÉRCIO EXTERIOR - SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL CRESCE 36,2% NO ANO	38
COMÉRCIO EXTERIOR - UM TERÇO DAS EXPORTAÇÕES DO AGRO AOS EUA TERÃO SOBRETAXA 37,5%	39
TRANSPORTES - HIDROVIAS - NOVO SUPER EL NIÑO COLOCA LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO EM ALERTA	40
TRANSPORTES - PORTOS - SETOR PRODUTIVO REAGE CONTRA SUSPENSÃO DA CONCESSÃO DO CANAL DE ITAJAÍ	42
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DO AÇU CRIA PLATAFORMA DIGITAL PARA ORGANIZAR PROJETOS DE INOVAÇÃO	43
TRANSPORTES - PORTOS - EMPRESA É ADVERTIDA PELA ANTAQ POR DESCUMPRIR REGRAS NO PORTO DO RECIFE	45
TRANSPORTES - PORTOS - PROGRAMAS DE DESCARBONIZAÇÃO DE PORTOS SERÃO PUBLICADOS ATÉ DEZEMBRO	45
TRANSPORTES - PORTOS - ANTAQ HABILITA TERMINAL AMAZÔNIA PARÁ PARA OPERAÇÕES INTERNACIONAIS	46
TRANSPORTES - LOGÍSTICA - OPINIÃO - OS PEQUENOS PORTOS E SEUS GRANDES IMPACTOS NA LOGÍSTICA BRASILEIRA	47
TRANSPORTES - RODOVIAS - PEDÁGIO ELETRÔNICO NA ANCHIETA-IMIGRANTES TEM ESTREIA ADIADA	48
TRANSPORTES - REFORMA DE CURVAS DA ANCHIETA TEM CONCLUSÃO PREVISTA PARA SETEMBRO	49
MINERAÇÃO - SEM PRODUIR, BRE LEVA PROJETO BAIANO DE R\$ 908 MILHÕES À BOLSA	50



ENERGIA - BRASIL E COREIA DO SUL FIRMAM ACORDO DE COOPERAÇÃO ENERGÉTICA	52
ENERGIA - AIE VÊ RISCOS À SEGURANÇA GLOBAL	53
FINANÇAS - COM PETRÓLEO EM BAIXA, DÓLAR BATE MAIOR NÍVEL EM DUAS SEMANAS	53
FINANÇAS - IBOVESPA SOBE COM ALÍVIO DAS TENSÕES	54
COMUNICAÇÃO & MARKETING - O PARADOXO DA LIDERANÇA NA ERA DA ABUNDÂNCIA DE DADO	55
JUSTIÇA - MP DENUNCIA JUIZ QUE EMPRESTOU CELULAR A CRIMINOSOS NA CADEIA	57
JUSTIÇA - JUSTIÇA BLOQUEIA CONTAS DO MASTER	58
INTERNACIONAL - TRUMP VÊ NOVA CHANCE DE ACORDO COM O IRÃ, MAS FAZ AMEAÇAS	58
INTERNACIONAL - NETANYAHU FAZ REUNIÃO DE OLHO NOS IRANIANOS	59

JORNAL O GLOBO – RJ..... 60

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA ARGENTINA CAÍRAM 18% NOS ÚLTIMOS 12 MESES; VEJA OS NÚMEROS DA BALANÇA COMERCIAL	60
ESTUDO APONTA RECONSTRUÇÃO DA POLÍTICA AMBIENTAL, MAS ALERTA PARA FRAGILIDADE INSTITUCIONAL QUE LEVA A RISCO DE NOVOS RETROCESSOS	62
OS RISCOS QUE A PETROBRAS VÊ NA FUSÃO BILIONÁRIA ENTRE OCEANPACT E CBO	63
‘PENDURICALHOS’ DE JUÍZES: LIMITE DE PAGAMENTO IMPOSTO PELO STF E JUROS SOBRE ATRASADOS CRIAM BOLA DE NEVE BILIONÁRIA	63

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 65

BRASIL PASSA A SER O MAIOR COMPRADOR DE CARROS ELÉTRICOS CHINESES NO MUNDO	65
OPINIÃO - NEGATIVA DE VISTOS PARA REPRESENTANTES DOS EUA MOSTRA LÓGICA ELEITORAL PAUTANDO DECISÕES DE ESTADO	67
CHINESA, ITALIANA E VOTORANTIM SE DESTACAM NA DISPUTA PELA CSN CIMENTOS	68
CNT APRESENTA PROPOSTAS NA ÁREA DE TRANSPORTE E INFRAESTRUTURA PARA O PRÓXIMO MANDATO; VEJA QUAIS	69

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 70

CHINA MANTÉM CONTATO COM HOUTHIS PARA GARANTIR PASSAGEM DE NAVIOS PELO MAR VERMELHO	70
TRÊS TERMINAIS DE GRÃOS DA RÚSSIA NO MAR NEGRO RESTRINGEM ENTREGAS POR RISCO À NAVEGAÇÃO, DIZEM FONTES	71
CHINA REJEITA ACUSAÇÕES DE EXCESSO DE CAPACIDADE INDUSTRIAL EM RESPOSTA A EUA E UE	72
TRÁFEGO MARÍTIMO EM BAB EL-MANDEB AUMENTA APÓS SUSPENSÃO DE ATAQUES ENTRE EUA E IRÃ	74
TERREMOTO DE MAGNITUDE 7,1 ATINGE PROVÍNCIA NO SUL DO JAPÃO E DEIXA DEZENAS DE FERIDOS	75
BALANÇA COMERCIAL DE BENS DOS EUA REGISTRA DÉFICIT DE US\$ 101,5 BI EM JUNHO	77

FOLHA DE SÃO PAULO - SP..... 77

DADOS SÃO O PETRÓLEO DO MERCADO LIVRE DE ENERGIA	77
RIO FARÁ PARQUE BÍBLICO DE R\$ 200 MILHÕES	79
FALTA DE CORREÇÃO MONETÁRIA EM PLANO SOCIOAMBIENTAL DE R\$ 500 MI DE BELO MONTE OPÕE ANEEL E MPF	80
PONTE BIOCEÂNICA UNE BRASIL E PARAGUAI, MAS ACESSOS TRAVAM CONCLUSÃO	82

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 84

PORTOS AMPLIAM ESTRUTURA PARA EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DIANTE DO AVANÇO DO PRÉ-SAL	84
HIDROVIAS AMAZÔNICAS GANHAM REFORÇO EM 2026, ENQUANTO TAPAJÓS SEGUE NO CENTRO DO DEBATE	85
ABIOVE AUMENTA PROJEÇÕES DO COMPLEXO SOJA PARA 2026	85
SEPETIBA TECON AMPLIA MOVIMENTAÇÃO DE CARROS ELÉTRICOS COM MODELO DESENVOLVIDO PELA COSCO	86
REITERADOS ATAQUES À NAVEGAÇÃO INTERNACIONAL SÃO ‘INDEFENSÁVEIS’, CONDENA IMO	87

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 87

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	87
--	----

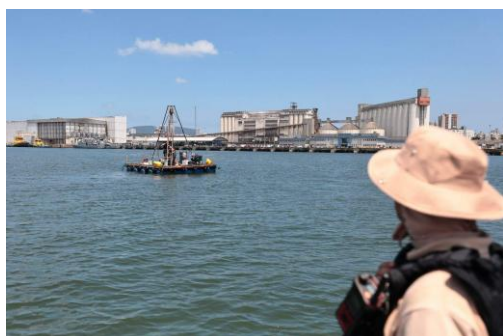


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM INDEFINIÇÃO SOBRE DESAPROPRIAÇÕES E INDENIZAÇÃO PARA MORADORES NO LITORAL DE SÃO PAULO

Concessionária diz que esteve com associação do Macuco e participará de reunião com MP na segunda-feira

Por Bárbara Farias 28 de julho de 2026



Estado reafirmou que o início das obras do túnel imerso entre Santos e Guarujá está previsto para 2027 (Sílvia Luiz/AT)

Donos de imóveis que podem ser desapropriados para a construção do túnel imerso, no Macuco, em Santos, voltaram a cobrar uma definição, por parte do Governo do Estado e da concessionária, sobre o critério de avaliação das propriedades. Eles temem indenizações abaixo do valor de mercado, o que inviabilizaria a compra de imóveis no mesmo

padrão dos que possuem hoje.

A questão será novamente discutida na próxima segunda-feira, em reunião com Ministério Público de São Paulo (MP-SP), em Santos. A TSG Concessionária, controlada pela Mota-Engil, confirmou presença. No último encontro, na semana passada, a empresa não compareceu, mas justificou que “não foi convidada”.

Segundo o secretário da Associação Comunitária do Macuco (Acom), José Santaella Júnior, os moradores reivindicam que o cálculo seja feito sobre o terreno e não sobre a edificação e pelo preço médio do metro quadrado (m²) praticado na Cidade, que ele avalia em aproximadamente R\$ 10 mil.

“Muitas casas têm trincas, estão desgastadas e não foram reformadas. Assim, o imóvel acaba recebendo uma avaliação menor”, afirmou. “Defendemos o valor de reposição. Não adianta pagar um valor que a pessoa não consiga usar para comprar outro imóvel na Cidade”, argumentou.

Santaella explicou que a associação apresentou ao Estado um estudo baseado em pesquisa de mercado com cerca de 600 imóveis à venda em Santos. “O valor médio encontrado ficou entre R\$ 8,6 mil e R\$ 10,2 mil o m². Esse é o parâmetro que entendemos adequado para garantir a reposição do imóvel”, declarou.

Para ele, a adoção de critérios estritamente legais e periciais pode provocar um processo de exclusão social. “Se o método considerar o desgaste do imóvel, muitas famílias não conseguirão comprar outra casa em Santos”, ressaltou.

Conta desapropriação

As indenizações serão pagas com aporte público. O Governo Paulista abriu uma conta desapropriação em fevereiro onde depositou R\$ 561 milhões destinados a indenizações e reassentamentos. Apesar de público, o recurso será gerenciado pela TSG Concessionária.

Segundo Santaella, a TSG apresentou três empresas certificadoras. “Uma será escolhida para conduzir o processo de avaliação dos imóveis. O foco central, neste momento, é justamente como será feita essa avaliação”, comentou.

Estado

Em nota, a Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) disse que o contrato do túnel imerso foi assinado em janeiro e que, ainda neste ano, “estão previstos o desenvolvimento dos projetos funcional e executivo, os estudos complementares, as tratativas relacionadas às desapropriações e reassentamentos e os licenciamentos ambientais necessários”.

A SPI reafirmou que o início das obras está previsto para 2027, com etapas como a construção da doca seca, as dragagens preliminares e a implantação dos canteiros, esclarecendo que “a definição das áreas para implantação do túnel e de eventuais ajustes de traçado será consolidada ao longo dessa etapa, com base em estudos técnicos e licenciamento ambiental”.

A secretaria reiterou que a concessão prevê que desapropriações e reassentamentos sejam conduzidos em conformidade com a legislação, incluindo a conta desapropriação para o pagamento de indenizações e demais medidas previstas em contrato. “O Governo do Estado conduz suas ações com diálogo e transparência, incluindo a realização de cinco audiências públicas, como a realizada em julho para atualização do projeto”.

A TSG Concessionária esclareceu que está aberta ao diálogo com os moradores. “Na semana passada, inclusive, recebeu representantes da Associação Comunitária do Macuco para uma conversa, e reconhece a legitimidade das preocupações levantadas, mantendo contato direto com os envolvidos”.

Cronograma

Sobre as questões relacionadas a desapropriações, indenizações e definição de traçado, a TSG Concessionária informou que “seguem o cronograma e os trâmites legais em curso”.

A empresa afirma que reconhece a legitimidade das preocupações levantadas pelos moradores e que está mantendo contato direto com os envolvidos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/07/2026

ECONOMIA AZUL REÚNE LIDERANÇAS EM SANTOS PARA LANÇAR PLANO DE DESENVOLVIMENTO DA BAIXADA SANTISTA

Encontro marca o início da Jornada de Transformação Azul e dará início à elaboração de um Plano Master voltado ao desenvolvimento sustentável da região

Da A Tribuna.com.br 28 de julho de 2026



Plano conterá agenda para desenvolvimento e cuidado com o mar (Alexsander Ferraz/AT)

A Economia Azul, modelo que busca conciliar desenvolvimento econômico com a preservação dos recursos marinhos e costeiros, será o tema central de um encontro que reunirá lideranças da Baixada Santista, nesta terça-feira (28), em Santos. O evento marca o lançamento da Jornada de Transformação Azul da Baixada Santista.

O encontro será das 14 horas às 17h30, no auditório do Grupo Tribuna, em Santos, com participação gratuita mediante inscrição gratuita neste link.

A proposta é iniciar a elaboração de um Plano Master de Economia Azul para a região, por meio de uma agenda colaborativa voltada a desenvolvimento econômico, inovação, regeneração ambiental e fortalecimento das potencialidades ligadas ao mar.

A programação contará com palestras e debates sobre os fundamentos da Economia Azul, inovação territorial e financiamento de projetos voltados à transformação regional.

Palestrantes

Entre os convidados, estão o professor Ronaldo Christofolletti, que abordará os conceitos da Economia Azul e seu potencial para a Baixada Santista, e a professora Leandra Regina Gonçalves, que falará sobre a construção de uma agenda regional de transformação.

Também está prevista uma mesa-redonda sobre Blue Finance e modelos de negócios para impulsionar iniciativas sustentáveis na região, reunindo especialistas e lideranças ligadas ao setor.

Segundo os organizadores, o evento marca o início de uma série de atividades, incluindo workshops e trilhas de formação, que envolverão os nove municípios da Baixada Santista — Santos, São Vicente, Cubatão, Guarujá, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém, Peruíbe e Bertioga — na construção de uma visão integrada para o futuro da região.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/07/2026

CONSEQUENCIALISMO NAS DECISÕES DA ANTAQ

Decisão da agência reacende debate sobre limites da regulação de contratos privados

Por Fábio Viana Fernandes da Silveira 28 de julho de 2026

A recente controvérsia envolvendo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a concessionária do Porto Organizado de Vitória (Vports) trouxe ao centro do debate um dos temas mais relevantes do atual Direito Regulatório Portuário: quais são os limites da atuação da agência reguladora sobre contratos privados celebrados no âmbito da exploração de portos organizados?

A discussão ultrapassa o caso concreto. A Vports, na condição de Autoridade Portuária privada, é a única concessionária de porto organizado atualmente em operação no Brasil e representa a primeira concessão integral implementada após a modernização do setor portuário iniciada com a Lei 8.630/1993 e consolidada pela Lei 12.815/2013. Trata-se, portanto, do primeiro grande teste institucional do modelo brasileiro de landlord port, no qual o Estado deixa de exercer diretamente a gestão operacional do porto e transfere à concessionária responsabilidades típicas de administração empresarial, preservando para si as funções de planejamento, regulação e fiscalização.

Nesse contexto surge o Contrato de Exploração, instrumento contratual derivado do próprio Contrato de Concessão. Diferentemente do Contrato de Concessão, celebrado entre a União e a concessionária, o Contrato de Exploração é firmado exclusivamente entre a concessionária e o particular interessado na utilização da infraestrutura portuária. Sua formação decorre da autonomia negocial da concessionária, sem participação do Poder Concedente ou da própria Antaq, sendo regido pelas normas de direito privado, sem prejuízo das competências regulatória e fiscalizatória atribuídas à Agência pela Lei 12.815/2013.

É justamente nessa convivência entre autonomia privada e controle regulatório que reside a principal questão jurídica revelada pelo recente Acórdão 343/2026-Antaq. Ao apreciar a validade de Contrato de Exploração, a Diretoria Colegiada da Agência adotou interpretação que repercutiu diretamente sobre uma relação contratual privada, reacendendo o debate acerca dos limites materiais da competência regulatória quando seus efeitos ultrapassam a esfera administrativa e alcançam negócios jurídicos celebrados pela concessionária no exercício de sua atividade empresarial.

A relevância do tema foi evidenciada pelo subsequente controle jurisdicional, no qual o Tribunal Regional Federal da 1ª Região deferiu tutela provisória para suspender os efeitos do Acórdão nº 343/2026-Antaq, reconhecendo a existência de questões jurídicas relevantes relacionadas aos limites da atuação regulatória e à necessidade de observância do dever de análise das consequências práticas previsto na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB). A decisão judicial

possui natureza precária e não representa pronunciamento definitivo sobre o mérito da controvérsia, mas evidencia que o debate jurídico merece reflexão aprofundada.

Independentemente da solução definitiva que venha a ser adotada pelo Poder Judiciário, o episódio oferece uma oportunidade para refletir sobre a evolução do modelo regulatório portuário brasileiro. O fortalecimento das agências reguladoras não depende da ampliação ilimitada de suas competências, mas da construção de decisões tecnicamente fundamentadas, juridicamente proporcionais e comprometidas com a segurança jurídica e com a estabilidade das relações econômicas.

O verdadeiro desafio talvez não seja definir se a Antaq pode ou não exercer controle sobre contratos privados celebrados. A questão mais relevante consiste em estabelecer como esse controle deve ser exercido, de modo a preservar, simultaneamente, a autonomia empresarial inerente ao modelo de concessão instituído pela Lei 12.815/2013 e a efetividade da função regulatória confiada à Agência. É nesse ponto que o consequencialismo jurídico introduzido pela LINDB assume papel decisivo: decisões regulatórias não devem ser avaliadas apenas sob a ótica da competência formal, mas também pela qualidade de sua fundamentação, pela proporcionalidade da intervenção e pelos impactos concretos que produzem sobre investimentos, concorrência e confiança legítima dos agentes econômicos.

Mais do que uma discussão sobre um ato administrativo específico, trata-se de um debate sobre a maturidade institucional do modelo regulatório brasileiro. A consolidação das futuras concessões dependerá da capacidade de harmonizar regulação eficiente, autonomia empresarial e segurança jurídica, pilares indispensáveis para a atração de investimentos e para o desenvolvimento sustentável da infraestrutura portuária nacional.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/07/2026

O PAÍS DO PETRÓLEO

Após se tornar um dos gigantes do setor, o Brasil ainda apresenta muitas falhas, como falta de segurança jurídica para atrair petroleiras

Da A Tribuna.com.br 28 de julho de 2026



(Cezar Fernandes/Divulgação)

pode chamar o Brasil de país do petróleo.

Em 2026, o País completa 20 anos da descoberta de petróleo no pré-sal da Bacia de Santos, realizada pela Petrobras. Recentemente, o pico da produção diária brasileira chegou a 5,5 milhões de barris. No balanço de março, do portal Trading Economics com os maiores produtores mundiais, o Brasil aparece em sexto lugar, atrás apenas de Estados Unidos, Rússia, Arábia Saudita, Canadá e China, superando os Emirados Árabes Unidos, Irã e Iraque. Portanto, hoje já se

Porém, após se tornar um dos gigantes do setor, o Brasil ainda apresenta muitas falhas nessa área, como falta de segurança jurídica para atrair petroleiras estrangeiras ou desenvolver mais companhias nacionais e saber utilizar com eficiência os royalties, agora envolvidos em uma grande disputa entre prefeituras.

Há ainda tarefas a cumprir, como formar um fundo com o excedente de capital, como faz a Noruega, preparando-se para a fase de decadência. No caso do Brasil, esse dispositivo já é utilizado para levantar recursos para o programa Minha Casa, Minha Vida. Tal finalidade é nobre e urgente, mas fica o risco de novas utilizações, não tão importantes, impedirem uma espécie de poupança para o País com os recursos do petróleo. Essa preocupação ganha importância porque os especialistas preveem o começo da decadência do pré-sal em 2033. Ainda será possível melhorar a eficiência da produção desses poços, mas a saída para manter o Brasil relevante nesse segmento será explorar a Margem

Equatorial, faixa litorânea entre Amapá e Rio Grande do Norte, de alto impacto ambiental. Outra alternativa é a Bacia de Pelotas ou mesmo reservas terrestres.

Entretanto, tudo é muito moroso, como é o caso da Margem Equatorial, cuja tentativa de desenvolvê-la já tem uma década.

O País também enfrenta muitas dificuldades para desenvolver sua indústria petrolífera. O Brasil continua como um grande importador de diesel, fragilidade que ficou exposta agora com a guerra entre Estados Unidos e Irã ou mesmo com a pressão do Ocidente para impedir a exportação do derivado pela Rússia. Também há uma grande discussão sobre o refino, que começou a ser privatizado no Governo Bolsonaro e que a gestão petista busca reverter. O certo seria manter ambos os sistemas, pois é evidente que uma empresa, mesmo a Petrobras, não pode estar em todos os lados em uma cadeia tão complexa como a do petróleo.

Falta aproveitar a expansão da indústria petrolífera na educação, acelerando a formação de mão de obra capacitada. É uma discussão que já foi feita na região, durante o período em que se imaginou que este setor cresceria muito por aqui, mas que se revelou mais enxuto devido ao avanço tecnológico e à busca da Petrobras por eficiência e redução de custos. Hoje o petróleo tende a ser o principal produto exportador do País, superando a soja, mas ainda há muito para desenvolver essa cadeia.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/07/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

FUNDO DO MAR DE SERGIPE ATRAI DISPUTA DE R\$ 3 BI POR ÁRVORES DE NATAL MOLHADAS

OneSubsea, Baker Hughes e TechnipFMC disputam fornecimento de 32 equipamentos submarinos para o projeto SEAP, da Petrobras, de mais de R\$ 60 bi na Bacia de Sergipe-Alagoas

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



Árvore de Natal molhada durante operação de instalação em águas profundas. O equipamento é instalado sobre o poço submarino e controla a pressão, a vazão e a produção de petróleo e gás no fundo do mar. Foto: Divulgação

A 2.500 metros de profundidade e a 80 km da costa de Sergipe, o fundo do mar da Bacia de Sergipe-Alagoas é palco de uma disputa bilionária que atraiu as três maiores fabricantes de equipamentos submarinos do

mundo. A norueguesa-norte-americana OneSubsea, a norte-americana Baker Hughes e a franco-norte-americana TechnipFMC concorrem por um contrato que pode chegar a quase R\$ 3 bilhões para fornecer 32 árvores de Natal molhadas (ANMs) ao projeto Sergipe Águas Profundas (SEAP), da Petrobras, um empreendimento de mais de R\$ 60 bilhões que prevê duas plataformas e 32 poços na principal nova fronteira de produção de óleo e gás do país fora do pré-sal.

As ofertas foram divulgadas pela Petronect na terceira semana de julho de 2026, segundo o Petronotícias, e a OneSubsea apresentou o menor valor: R\$ 2,89 bilhões no lote consolidado. As árvores de Natal molhadas são equipamentos pesando 80 toneladas instalados sobre a cabeça de cada poço no fundo do mar, responsáveis por controlar válvulas de pressão, vazão e temperatura e fazer a conexão entre o poço e o sistema submarino de produção. Sem elas, as plataformas não têm como acessar os poços nem iniciar a extração de óleo e gás. O edital (licitação nº 7004565113) foi

publicado no Diário Oficial da União em 13 de fevereiro de 2026. A Petrobras não divulgou o vencedor até o fechamento desta edição.

O protagonismo do SEAP também deve marcar a programação da quinta edição do Sergipe Oil & Gas (SOG26), que será realizada entre 29 e 31 de julho, em Aracaju. Com expectativa de receber 5 mil participantes e patrocínio master da Petrobras, o congresso reunirá operadoras, fornecedores, investidores, representantes do poder público e especialistas para discutir os novos investimentos em exploração e produção de petróleo e gás, tendo o projeto de águas profundas como principal destaque da programação.

Em abril, ao anunciar a aprovação do FID do módulo SEAP I, a estatal confirmou que a licitação para o fornecimento de ANMs e equipamentos submarinos já estava em andamento. Em maio, durante a assinatura dos contratos das plataformas em Sergipe, a companhia reafirmou que as licitações para as demais infraestruturas do projeto teriam início até o final de 2026.

O escopo do contrato vai além das ANMs: segundo o aviso do DOU, inclui um manifold, 13 unidades de distribuição eletro-hidráulica (UDEHs), 5 PLEMs, 3 ESDVs, 3 UTAs, ferramentas e sobressalentes, serviços de engenharia e qualificação, assistência técnica para instalação, preservação e intervenção, manutenção preventiva e contratos de comodato para área de preservação e cessão de ferramentas à contratada. É o conjunto que conectará cada um dos 32 poços às plataformas P-87 e P-81.



A licitação é processada pela Petronect, sociedade com participação da Petrobras, da SAP e da Accenture, com sede no Rio de Janeiro, que opera o portal eletrônico de compras da estatal. A definição do vencedor cabe à Petrobras.

A árvore de Natal molhada usada no Brasil é encaixada na cabeça do poço e conectada a uma base adaptadora de produção (BAP).

Imagem: alemdasuperficie.org/Reprodução

A mecânica da concorrência

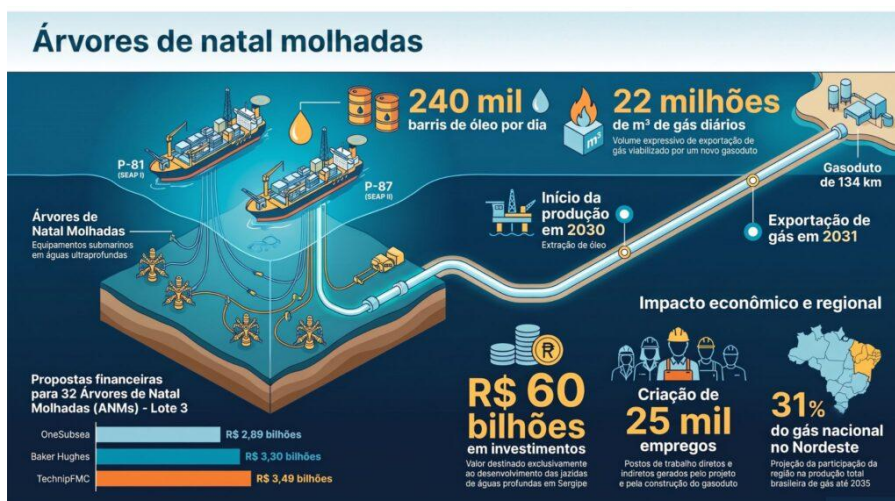
A licitação está dividida em três lotes. Os lotes 1 e 2 preveem 16 ANMs cada e não são excludentes, o que permite à mesma empresa vencer ambos. O lote 3 consolida toda a demanda em 32 unidades, e a Petrobras comparará a soma das melhores ofertas individuais com a proposta do lote consolidado para definir o formato mais vantajoso.

A OneSubsea ficou à frente nos três lotes, segundo a Petronect: R\$ 1,58 bilhão no lote 1 (contra R\$ 1,81 bilhão da Baker Hughes e R\$ 1,87 bilhão da TechnipFMC) e R\$ 1,76 bilhão no lote 2 (contra R\$ 2,05 bilhões e R\$ 2,10 bilhões, respectivamente). A soma das duas ofertas da OneSubsea nos lotes separados totaliza R\$ 3,34 bilhões, valor R\$ 450 milhões acima de sua própria proposta para o lote 3, o que embute ganho de escala na oferta unificada.

De anos de atraso a sete meses de decisões

A concorrência pelas ANMs é a segunda grande contratação do SEAP a avançar em 2026, depois das plataformas. O projeto acumulou anos de adiamentos antes de entrar em uma sequência ininterrupta de marcos entre dezembro de 2025 e maio de 2026: a Petrobras aprovou a decisão final de investimento (FID) do módulo SEAP II em dezembro, e a Agência Nacional do Petróleo (ANP) aprovou o plano de desenvolvimento e prorrogou as concessões de 2048 para 2055 (SEAP I) e 2057 (SEAP II) em janeiro.

Em abril, o conselho de administração da Petrobras aprovou o FID do SEAP I e, em 29 de maio, a estatal assinou com a SBM Offshore os contratos para construção e operação das duas plataformas no modelo BOT (Build, Operate and Transfer), com manutenção pela SBM por seis anos e meio. “A escolha da modalidade de contratação BOT contribuiu para viabilizar o início da produção em menos tempo”, afirmou Renata Baruzzi, diretora de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras.



Petrobras Sergipe Águas Profundas SEAP árvores de Natal molhadas concorrência - Arte: IA/ME

O SEAP I abrange os campos de Agulhinha, Agulhinha Oeste e Palombeta, nas concessões BM-SEAL-10 (100% Petrobras) e BM-SEAL-11 (60% Petrobras, 40% IBV Brasil Petróleo). O SEAP II reúne os campos de Budião, Budião Noroeste e Palombeta, nas concessões BM-SEAL-4 (75% Petrobras, 25% ONGC Campos), BM-SEAL-4A e BM-SEAL-10 (100% Petrobras em ambas). As jazidas contêm óleo leve, com grau API entre 38 e 41.

O peso do SEAP para Sergipe e o Nordeste

Os investimentos totais nos dois módulos superam R\$ 60 bilhões, segundo a Petrobras, com produção estimada em mais de 1 bilhão de barris de óleo equivalente. O valor faz parte de um pacote de mais de R\$ 70 bilhões anunciado pela estatal para Sergipe em 29 de maio de 2026, que inclui ainda R\$ 12,5 bilhões no descomissionamento de 26 plataformas em águas rasas e a retomada da Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados de Sergipe (Fafen-SE). O desenvolvimento do SEAP, incluindo a construção do gasoduto, deve gerar mais de 25 mil postos de trabalho diretos e indiretos, de um total de 28 mil previstos para o conjunto dos investimentos no estado.

“O SEAP transforma Sergipe no maior estado produtor do Nordeste. Vamos pôr o gás em terra aqui”, disse a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, durante a cerimônia de assinatura dos contratos. A expectativa da companhia é que a participação do Nordeste na oferta nacional de gás natural quase dobre com o projeto, saindo dos atuais 16% para cerca de 31% até 2035.

A P-87 (SEAP II) tem entrega prevista para 2030, com capacidade de 120 mil barris de óleo por dia e processamento de 12 milhões de m³ de gás natural por dia. A P-81 (SEAP I) tem entrega para 2031, com capacidade equivalente de 120 mil barris por dia e 10 milhões de m³ de gás por dia. A exportação de gás está programada para 2031, por um gasoduto de aproximadamente 134 km de extensão, sendo 111 km em trecho marítimo e 23 km em terra, até a costa sergipana.

*Com informações da Petrobras

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 28/07/2026

PECÉM GANHA PRIORIDADE EM PACOTE FEDERAL DE R\$ 96,6 MI PARA RODOVIAS NO CEARÁ

Projetos incluem duplicação e adequação da BR-222 no Ceará até a divisa com o Piauí, além de intervenções nas BRs 020, 116, 304 e 226/404

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



Duplicação da BR-222/CE vai receber obras de adequação e melhorias entre o Porto de Pecém e a divisa do Ceará com o estado do Piauí. Foto: Tatiana Fortes/ Governo do Ceará

O Ceará tem previsão de receber, ainda este ano, cerca de R\$ 96,6 milhões em investimentos do Ministério dos Transportes destinados a projetos rodoviários em andamento. As intervenções alcançam corredores estratégicos para a conexão do interior com a Região Metropolitana de Fortaleza, o Porto do Pecém e estados vizinhos. Entre os principais projetos está a adequação e duplicação da BR-222 entre Pecém e a divisa com o Piauí.

O Ministério informou ao Movimento Econômico que a BR-222/CE terá obras de adequação e duplicação no trecho entre o Porto do Pecém e a divisa do Ceará com o Piauí. A rodovia é um importante corredor que atende cidades como São Gonçalo do Amarante, Caucaia, Umirim, Itapajé, Sobral, Frecheirinha e Tianguá.

As intervenções poderão beneficiar diretamente o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, indústrias e centros de distribuição localizados na Região Metropolitana de Fortaleza, além do polo industrial de Sobral. A rodovia também funciona como rota de escoamento de cargas vindas do Piauí, Maranhão e Pará, num corredor complementar à ferrovia Transnordestina.

A BR-222 começa em Fortaleza e possui extensão total de 1.811,6 quilômetros, seguindo até Marabá, no Pará. A melhoria do trecho cearense pode ampliar a competitividade do Porto do Pecém não apenas para cargas produzidas no Ceará, mas também para parte da produção do Piauí e de outros estados do Meio-Norte.



Rodovia BR-222 é um importante corredor que atende cidades como São Gonçalo do Amarante, Caucaia, Umirim, Itapajé, Sobral, Frecheirinha e Tianguá. Foto: DNIT

O Ministério também confirmou que a carteira de projetos em andamento inclui a restauração da BR-020/CE entre os quilômetros 203,2 e 406,6, além da adequação do trecho entre Caucaia e a divisa do Ceará com o Piauí. A rodovia é uma estrada muito importante entre Fortaleza, o Sertão Central e a região dos Inhamuns, além de servir ao transporte de cargas entre o Ceará e estados vizinhos.

Na BR-116, o Ministério dos Transportes já executa a duplicação entre Pacajus e Timbaúba dos Marinheiros, com previsão de conclusão em 2027. Também está prevista a adequação do trecho entre Chorozinho e Boqueirão do Cesário, ampliando a capacidade de um dos principais eixos rodoviários do estado.



A carteira inclui ainda o desvio da BR-226/404 na área da Barragem de Fronteiras e a melhoria do trecho da BR-304 entre os entroncamentos com as rodovias estaduais CE-123 e CE-261.

BR-116, na Região Metropolitana de Fortaleza ganhou travessia urbana (foto) e outros trechos que conectam o Ceará a outros estados constam em projetos de concessão rodoviária previstos no Novo PAC. Foto: Ministério dos Transportes

Novo PAC contempla rodovias que ligam Ceará a outros estados

O Ceará também está incluído em projetos de concessão rodoviária previstos no Novo PAC. A carteira nacional reúne 16 projetos e prevê R\$ 88,1 bilhões em investimentos privados, valor global que contempla corredores localizados em diferentes regiões do país.

No estado, os estudos abrangem trechos das BRs 116 e 304 integrados a eixos rodoviários que também alcançam Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. Segundo o Ministério dos Transportes, está contemplada toda a extensão da BR-116 em território cearense, além do trecho da BR-304 entre o entroncamento com a BR-116 e a divisa com o Rio Grande do Norte.

Os estudos de concessão ainda estão em fase inicial e devem ser concluídos após 2026. Por isso, ainda não há valores individualizados de investimentos, cronograma de leilão ou definição das intervenções que serão exigidas em cada trecho.

As rodovias que não forem incluídas nos futuros contratos permanecerão sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), com recursos programados pelo Plano Plurianual e pela Lei Orçamentária Anual.

Após a assinatura dos contratos, as concessionárias passam a responder pela operação das rodovias, incluindo manutenção, conservação, sinalização e atendimento aos usuários. Intervenções de maior porte, como duplicações e implantação de faixas adicionais, seguem cronogramas próprios e, em geral, começam a partir do terceiro ano da concessão, informou o Ministério dos Transportes.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 28/07/2026

QUEM É A CONSTRUTORA PORTUGUESA À FRENTE DAS OBRAS DA TRANSNORDESTINA EM PE

Em Pernambuco, a ferrovia não é o único contrato de obra da construtora

Patricia Raposo - De Recife CEO do M.E. patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



A Ponte Júlia Santiago, que liga os bairros de Areias e Imbiribeira, atravessa o Rio Tejió foi construída pela construtora ACA/Foto: reprodução do site da ACA

Com a formalização de um contrato de R\$ 312,8 milhões com a Infra S.A., a construtora portuguesa ACA — Alberto Couto Alves ampliou sua presença no mercado brasileiro. O valor, equivalente a 61,4 milhões de euros, será destinado à execução de obras da Ferrovia Transnordestina em Pernambuco. Com o novo projeto, a carteira de encomendas

do grupo no Brasil alcança aproximadamente R\$ 1,2 bilhão, o equivalente a 235,7 milhões de euros.



A formalização do contrato com a Infra S.A. ocorreu no último dia 22, por meio do Consórcio ACA Transnordestina, formado pela ACA — Alberto Couto Alves, S.A. do Brasil e pela ACA — Alberto Couto Alves Ltda., que lidera a associação. A ACA será responsável pela elaboração do projeto executivo de engenharia e pela execução dos serviços de infraestrutura remanescentes do lote SPS 04.

Ferrovia Transnordestina/Foto: ME

A construtora celebra 15 anos de atuação no Brasil. Em Pernambuco, a ferrovia não é o seu único contrato de obra. A Ponte Júlia Santiago, que liga os

bairros de Areias e Imbiribeira, atravessa o Rio Tejió e conecta as avenidas Recife e Mascarenhas de Moraes, também foi erguida pela ACA. A ponte foi inaugurada em 27 de março de 2026.

Com sede em Vila Nova de Famalicão, no Norte de Portugal, a construtora ACA terá o prazo de 57 meses para concluir os trabalhos no lote SPS 04. As obras abrangem um trecho de 73,32 quilômetros entre os municípios de Custódia e Arcoverde, integrado à ligação ferroviária entre Salgueiro e o Porto de Suape. Os serviços previstos incluem terraplenagem, drenagem e construção de estruturas, como pontes e viadutos.

Em declaração ao portal português Sapo, a ACA afirmou que “o contrato representa um novo marco na trajetória da companhia no Brasil e reforça sua participação em projetos de infraestrutura de grande porte”. O grupo afirma que o crescimento da carteira de encomendas reflete a expansão sustentada de suas operações e a confiança conquistada no mercado brasileiro.

A empresa também destaca que as obras da Transnordestina deverão ampliar a competitividade logística, facilitar o transporte de cargas e estimular o desenvolvimento dos territórios atendidos pela ferrovia.

Entre maio e junho, o Conselho de Administração da ACA, representado pelo CEO Alberto Couto Alves e pelos administradores da holding do grupo Alberto Luís P. Couto Alves, Helder Pinto e Sandra Paredes, esteve no Brasil para acompanhar a evolução dos projetos em curso e conhecer os novos empreendimentos, como o trecho da ferrovia. A visita teve início no Recife.

História e projetos da construtora



Fundada em 1982, em Portugal, por Alberto Couto Alves, a ACA iniciou suas atividades ligada à extração e à transformação de pedra e, ao longo dos anos, expandiu sua atuação para os setores de construção civil, infraestrutura, água, meio ambiente, indústria e mercado imobiliário. A internacionalização começou em 2003, por Angola, e alcançou países como Brasil, Marrocos, França, Argélia, Polônia, Camarões, São Tomé e Príncipe e Bolívia.

Mercado do Bolhão, no Porto, foi restaurado pela construtora ACA/Foto: divulgação

Entre os projetos mais emblemáticos da construtora está o restauro e a modernização do Mercado do Bolhão, um dos edifícios históricos mais conhecidos da cidade do Porto. A ACA também participa da expansão do Metro do Porto. Em parceria com a Ferrovial, a empresa assumiu o prolongamento da Linha Amarela, entre Santo Ovídio e Vila d’Este, em Vila Nova de Gaia. O projeto compreende cerca de três quilômetros e três novas estações e foi contratado por 98,9 milhões de euros. Na área de recursos hídricos, a Barragem do Pisão, localizada em Beringel, marcou a entrada da ACA na construção de barragens.

Em Angola, onde iniciou sua internacionalização, a ACA construiu estradas, empreendimentos urbanos e centros industriais. Em São Tomé e Príncipe, a estreia da empresa ocorreu em 2019, com a construção de três pontes sobre o Rio Água Grande. A ACA também participa da requalificação da Avenida Marginal 12 de Julho.

No Brasil, além das obras da Ferrovia Transnordestina e da Ponte Júlia Santiago, no Recife, a construtora também atua no Parque Oeste, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, onde executa intervenções em uma área de 234 mil metros quadrados. O projeto envolve escolas, equipamentos esportivos e aquáticos, áreas de lazer, paisagismo, urbanização e infraestrutura. Entre os equipamentos está uma piscina utilizada nos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro de 2016.

A carteira brasileira da construtora inclui ainda obras de macrodrenagem em Porto Alegre, intervenções no Cais da Gamboa, no Porto do Rio de Janeiro, e o BRT Norte-Sul de Goiânia. Este último prevê 4,8 quilômetros de extensão, dez estações e um terminal de integração.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 28/07/2026



JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP

REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS SE CONSOLIDA COMO A GRANDE CAPITAL DA LOGÍSTICA NACIONAL

Com Viracopos como principal motor da logística regional, a RMC concentra uma das maiores estruturas de transporte e distribuição do país

Foto de Heloisa Helena -Redação

Por Heloisa Helena -Redação



Região Metropolitana de Campinas se consolida como a grande capital da logística nacional
Foto: vista aérea de Campinas - Caldas / Wikimedia Commons / CC BY-SA 3.0

A Região Metropolitana de Campinas (RMC) se consolidou como o principal hub logístico do interior brasileiro e um dos pontos estratégicos mais importantes da América Latina. Esse desempenho é resultado da integração entre uma infraestrutura multimodal de alta eficiência,

localização geográfica privilegiada e a presença de gigantes do setor industrial e de distribuição.

No primeiro trimestre de 2025, a RMC registrou a marca de R\$105,3 bilhões em seu Produto Interno Bruto (PIB), alta de 3,2%. Esse patamar é superior ao alcançado por 21 estados brasileiros e o Distrito Federal.

Jornal Portuário Publicidade 728x90

No setor logístico, o grande impulsionador da malha multimodal é o Aeroporto Internacional de Viracopos, reconhecido como um dos maiores e mais modernos centros de movimentação de cargas do continente. Além do modal aéreo, a região conta com uma rede rodoviária que inclui vias expressas fundamentais para o país, como as rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Dom Pedro I e Santos Dumont. Essa malha permite o escoamento rápido de mercadorias tanto para os maiores centros consumidores nacionais quanto para o Porto de Santos e demais vias de exportação. Para saber mais sobre as rodovias clique aqui.

A força logística de Campinas é impulsionada também pelos municípios que a rodeiam. Cidades como Paulínia, Hortolândia, Indaiatuba, Sumaré e Americana abrigam polos industriais altamente competitivos e centros de distribuição estratégicos, garantindo alta capacidade de armazenagem e agilidade nas entregas.

A Região Metropolitana de Campinas integra transporte de carga aérea, corredores rodoviários de alta capacidade e uma robusta malha produtiva, consolidando sua posição como um dos principais polos logísticos do Brasil.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 28/07/2026

DP WORLD FECHA ACORDO PARA CONCESSÃO DE DOIS TERMINAIS EM FUJAIRAH, CRIANDO UMA ROTA ALTERNATIVA A ORMUZ

As aquisições ampliam a presença da empresa nos Emirados Árabes Unidos
Por Heloisa Helena -Redação



DP World fecha acordo para concessão de dois terminais em Fujairah, criando uma rota alternativa a Ormuz

A DP World firmou um acordo de concessão de 50 anos com a Autoridade Portuária de Fujairah para desenvolver dois novos terminais na costa leste dos Emirados Árabes Unidos. A iniciativa busca ampliar a infraestrutura portuária do país, aumentar a capacidade de movimentação de cargas e oferecer uma alternativa logística às

rotas que passam pelo Estreito de Ormuz, área estratégica que enfrenta recorrentes tensões geopolíticas.

O projeto contempla a construção do terminal multipropósito e de contêineres Al Rugaylat e do terminal de carga geral de Dibba. O Al Rugaylat terá capacidade para movimentar até 2,5 milhões de TEUs por ano, além de 1,7 milhão de toneladas de carga geral e cerca de 190 mil unidades equivalentes a veículos. Já o terminal de Dibba poderá receber até 3,6 milhões de toneladas anuais de carga geral.

Com a entrada em operação dos dois empreendimentos, prevista para ocorrer em fases ao longo de 24 a 30 meses após o início das obras, a capacidade total de movimentação de contêineres da DP World nos Emirados Árabes Unidos deverá passar de 19,4 milhões para aproximadamente 22 milhões de TEUs por ano.

Os novos terminais também serão integrados à rede logística terrestre da empresa, conectando Fujairah ao porto de Jebel Ali e à zona franca Jafza para facilitar o fluxo de mercadorias entre portos, centros logísticos e mercados consumidores.

Localizado no Golfo de Omã, fora do Estreito de Ormuz, Fujairah ganha importância estratégica por permitir acesso direto às rotas marítimas internacionais sem a necessidade de atravessar o estreito.

"A aliança com a DP World representa um marco importante no desenvolvimento contínuo de Fujairah como uma das portas de entrada marítimas mais importantes da região. Os terminais de Al Rugaylat e Dibba trarão infraestrutura operacional de primeira linha, maior capacidade de movimentação e novos investimentos para o emirado", afirmou o presidente da Autoridade Portuária de Fujairah, Saleh Bin Mohamed Al Sharqi.

Localizado no Golfo de Omã, fora do Estreito de Ormuz, Fujairah ganha importância estratégica por permitir acesso direto às rotas marítimas internacionais sem a necessidade de atravessar o estreito.

"A aliança com a DP World representa um marco importante no desenvolvimento contínuo de Fujairah como uma das portas de entrada marítimas mais importantes da região. Os terminais de Al Rugaylat e Dibba trarão infraestrutura operacional de primeira linha, maior capacidade de movimentação e novos investimentos para o emirado", afirmou o presidente da Autoridade Portuária de Fujairah, Saleh Bin Mohamed Al Sharqi.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP
Data: 28/07/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

ENTENDA QUAIS ÓRGÃOS ATUAM NO FUNCIONAMENTO DOS PORTOS E TERMINAIS PORTUÁRIOS

Operações portuárias envolvem controle de cargas, segurança da navegação, fiscalização sanitária, regulação e administração das áreas portuárias



Atuação integrada garante operação portuária. Foto: Divulgação/Porto de Itajaí

Para que a infraestrutura portuária funcione de forma segura e organizada, é necessária a atuação integrada de diferentes órgãos e agentes públicos. Além da autoridade portuária, responsável pela administração do porto organizado, participam das operações instituições como Receita Federal, Marinha do Brasil, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Polícia Federal e Agência Nacional de Transportes

Aquaviários (Antaq), entre outros órgãos competentes.

Cada instituição possui atribuições específicas relacionadas à administração portuária, ao controle aduaneiro, à segurança da navegação, à vigilância sanitária, fiscalização agropecuária, segurança, regulação e fiscalização dos serviços portuários. Essa atuação conjunta permite que cargas, embarcações, passageiros e tripulantes sejam acompanhados conforme as normas aplicáveis a cada tipo de operação.

Logística

Compreender o papel de cada instituição ajuda a entender como os portos funcionam e por que essas estruturas são essenciais para a logística, comércio exterior e movimentação de mercadorias no país.

A autoridade portuária é responsável pela administração do porto organizado. Cabe a ela coordenar o uso das áreas comuns, como cais, berços de atracação, acessos e demais estruturas compartilhadas, além de organizar as atividades realizadas dentro da área portuária.

A Marinha do Brasil atua como autoridade marítima, com foco na segurança da navegação. Entre suas atribuições estão o acompanhamento das condições de entrada e saída de embarcações, a fiscalização de normas náuticas e a verificação de aspectos relacionados à segurança das operações aquaviárias.

Controle de cargas e pessoas

A Receita Federal é responsável pelo controle aduaneiro. Na prática, isso significa fiscalizar a entrada e a saída de mercadorias do país, verificando se as cargas cumprem as exigências legais e tributárias necessárias para importação ou exportação.

A Anvisa atua no controle sanitário em embarcações e operações que envolvem risco à saúde pública. Sua atuação pode abranger cargas, passageiros, tripulantes, ambientes portuários e embarcações, conforme o tipo de operação.

A Polícia Federal também integra a rotina portuária, especialmente em ações de polícia marítima, controle migratório, segurança e fiscalização de pessoas, embarcações e tripulações.

Regulação e fiscalização

A Antaq é responsável por regular, supervisionar e fiscalizar os serviços de transporte aquaviário e a exploração da infraestrutura portuária e aquaviária. No setor portuário, a agência atua sobre portos

organizados, instalações portuárias, terminais, arrendamentos e operadores, conforme as normas aplicáveis.

Também podem atuar, conforme o caso, órgãos ambientais, como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e órgãos estaduais ou municipais de meio ambiente. A depender da operação, também participam prefeituras, órgãos de trânsito e outros entes públicos.

Além dos órgãos públicos, o funcionamento dos portos envolve a atuação de agentes privados e trabalhadores especializados, como operadores portuários, arrendatários, empresas de navegação, terminais, práticos, transportadores e trabalhadores portuários. Todos esses atores integram a cadeia logística responsável pela movimentação de cargas e passageiros nos portos brasileiros.

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

Data: 28/07/2026



PORTAL PORTO GENTE

CLIMA FAVORECE SAFRA BRASILEIRA, MAS SINAIS DE ALERTA EXIGEM ATENÇÃO DIANTE DO RISCO DE UM NOVO EL NIÑO

Safra brasileira mantém bom desempenho, mas avanço das mudanças climáticas mantém o El Niño no radar do agronegócio

Por Portogente - Agronegócio • Clima • Segurança Alimentar

Boletim da Conab mostra condições favoráveis para as principais culturas em julho, enquanto especialistas alertam que eventos extremos podem alterar rapidamente a produção agrícola no Brasil e nos maiores exportadores mundiais.



Monitoramento por satélite da Conab indica boas condições para grande parte das lavouras brasileiras, mas variabilidade climática continua exigindo atenção do setor.

As condições climáticas registradas entre os dias 1º e 21 de julho favoreceram o desenvolvimento das principais culturas agrícolas brasileiras, reforçando as perspectivas para uma safra robusta em diversas regiões do país. O cenário é apresentado no mais recente Boletim de Monitoramento Agrícola (BMA), divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), que aponta índices de

vegetação superiores à média histórica e ao ciclo anterior. Apesar do quadro positivo, o levantamento também identifica áreas onde o excesso ou a escassez de chuvas já começam a provocar preocupação, evidenciando a crescente influência da variabilidade climática sobre a produção agrícola.

Segundo o boletim, o tempo seco predominou em grande parte do território nacional, favorecendo a colheita do algodão e do milho segunda safra, enquanto as precipitações mais intensas concentraram-se nas regiões Norte, Sul e no litoral do Nordeste.

Norte e Centro-Oeste mantêm ritmo favorável

Na Região Norte, Amazonas e Roraima registraram volumes de chuva suficientes para favorecer o desenvolvimento da soja e do milho terceira safra. Já em Pará, Rondônia e Tocantins, o predomínio do tempo firme criou condições ideais para o avanço da colheita.



No Centro-Oeste e Sudeste, o clima seco contribuiu para a secagem natural do milho e para a maturação do algodão. A exceção ficou por conta do sudoeste de Mato Grosso do Sul, onde a baixa disponibilidade de umidade durante fases críticas do trigo poderá comprometer parte do potencial produtivo da cultura.

Sul registra boas condições, mas excesso de chuva preocupa

No Paraná, as baixas temperaturas e a boa umidade do solo favoreceram tanto o desenvolvimento inicial do trigo quanto a evolução do milho segunda safra. No Rio Grande do Sul, entretanto, o cenário tornou-se mais delicado com as fortes chuvas registradas no final de julho.

O excesso de precipitação pode provocar encharcamento das lavouras, dificultar o manejo agrícola e favorecer processos como a lixiviação, responsável pela perda de nutrientes do solo. Como o boletim considera dados apenas até o dia 21 de julho, os impactos dessas chuvas deverão aparecer nas próximas avaliações da Conab.

Nordeste enfrenta redução das chuvas

A diminuição das precipitações afetou principalmente a região do Sertão — formada por Sergipe, Alagoas e nordeste da Bahia — reduzindo o armazenamento de água no solo e prejudicando lavouras de feijão e milho terceira safra.

Em contrapartida, o clima seco beneficiou a maturação e a colheita do algodão e do milho segunda safra no Matopiba, região formada por Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, uma das principais fronteiras agrícolas do país.

Mudanças climáticas mantêm o El Niño no radar

Embora o cenário atual seja predominantemente positivo, especialistas alertam que a agricultura mundial atravessa um período de crescente vulnerabilidade aos eventos climáticos extremos. Entre eles, o El Niño continua sendo um dos principais fatores capazes de alterar significativamente o desempenho das safras brasileiras e internacionais.

Caracterizado pelo aquecimento anormal das águas superficiais do Oceano Pacífico Equatorial, o fenômeno modifica a circulação atmosférica global e altera os padrões de chuva e temperatura em diversas regiões produtoras do planeta.

Como reduzir os impactos do El Niño na agricultura

Embora não seja possível impedir a ocorrência do El Niño, seus efeitos sobre a produção agrícola podem ser significativamente reduzidos por meio de planejamento, tecnologia e gestão de risco.

Entre as principais estratégias adotadas pelo setor destacam-se:

 Monitoramento climático Uso permanente de imagens de satélite, inteligência artificial e modelos meteorológicos.	 Plantio estratégico Adequação das épocas de plantio conforme previsões sazonais.
 Cultivares resistentes Uso de variedades mais tolerantes ao estresse hídrico e doenças.	 Irrigação Ampliação dos sistemas de irrigação e armazenamento de água.
 Conservação do solo Plantio direto, cobertura permanente do solo e rotação de culturas.	 Gestão de risco Fortalecimento do seguro rural e de instrumentos de proteção financeira.

Nos últimos anos, o avanço da agricultura digital, da inteligência artificial e da agricultura de precisão também passou a desempenhar papel estratégico, permitindo identificar antecipadamente áreas com deficiência hídrica, excesso de umidade ou risco fitossanitário, aumentando a capacidade de resposta dos produtores.

Monitoramento contínuo fortalece decisões no campo

Produzido em parceria entre a Conab, o Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet) e o Grupo de Monitoramento Global da Agricultura (GLAM), o Boletim de Monitoramento Agrícola reúne imagens de satélite, indicadores de vegetação, dados meteorológicos e informações de campo para acompanhar a evolução das principais culturas brasileiras e subsidiar as estimativas oficiais de safra.

O relatório reforça que, apesar do cenário atual amplamente favorável, a agricultura brasileira permanece altamente dependente das condições climáticas. Em um contexto de maior frequência de eventos extremos, o monitoramento contínuo e o investimento em tecnologias de adaptação tornam-se fatores decisivos para preservar a competitividade do agronegócio nacional e garantir a segurança alimentar nos próximos anos.

Análise Portogente

O boletim divulgado pela Conab confirma que o Brasil inicia a segunda metade do ano agrícola em condições amplamente favoráveis. Entretanto, a experiência recente mostra que esse cenário pode mudar rapidamente diante da intensificação dos eventos climáticos extremos. O El Niño, em especial, permanece como um dos maiores fatores de risco para a produção mundial de alimentos por alterar regimes de chuva justamente em algumas das principais regiões produtoras do planeta.

Para um país cuja competitividade depende diretamente do agronegócio, investir em monitoramento climático, agricultura de precisão, inteligência artificial, irrigação eficiente e gestão de risco deixou de ser apenas uma estratégia de aumento de produtividade para se tornar uma necessidade econômica. Quanto maior a capacidade de antecipar os efeitos das mudanças climáticas, menor será a exposição das cadeias agrícolas às oscilações de oferta, aos aumentos de custos logísticos e à volatilidade dos preços internacionais dos alimentos.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 28/07/2026

SEPETIBA TECON AMPLIA MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS COM OPERAÇÃO PIONEIRA EM CONTÊINERES NO RIO DE JANEIRO

Sepetiba Tecon revoluciona logística de veículos elétricos com operação inédita em contêineres

Terminal de Itaguaí torna-se o primeiro do Rio de Janeiro a movimentar carros elétricos em contêineres flat rack e high cube, reduzindo a dependência de navios ro-ro e ampliando a flexibilidade logística das importações.

Por Portogente | Portos • Logística Automotiva • Veículos Elétricos



Sepetiba Tecon passa a utilizar contêineres especializados para movimentar veículos elétricos importados da China.

O Sepetiba Tecon, terminal localizado no Porto de Itaguaí (RJ), passou a realizar uma operação inédita no estado ao receber veículos elétricos da marca chinesa Leapmotor utilizando contêineres, em vez dos tradicionais navios roll-on/roll-off (ro-ro). A iniciativa, implementada em parceria com a COSCO SHIPPING Specialized, acompanha o crescimento acelerado das importações de automóveis eletrificados no Brasil e demonstra uma nova alternativa logística para um

mercado em rápida expansão.

A inovação também coincide com a transformação da indústria automotiva brasileira. Enquanto fabricantes chineses ampliam sua presença comercial no país, parte dessas empresas já prepara a instalação de fábricas nacionais, criando um cenário em que importação e produção local coexistirão durante os próximos anos.



Guindastes de contêiner substituem rampas ro-ro

A operação utiliza contêineres dos tipos flat rack e high cube, equipados com estruturas específicas para fixação dos veículos durante toda a viagem entre a China e o Brasil. Em vez das tradicionais rampas utilizadas pelos navios ro-ro, os automóveis são movimentados pelos mesmos guindastes empregados na operação convencional de contêineres.

Dessa forma, o desembarque deixa de depender de infraestrutura exclusiva para automóveis e passa a utilizar os equipamentos já existentes no terminal, aumentando a flexibilidade operacional e permitindo que a operação seja integrada ao fluxo regular de cargas containerizadas.

Como funciona a operação logística

- Veículos são embarcados na China em contêineres flat rack e high cube.
- Desembarque ocorre em Itaguaí utilizando guindastes convencionais de contêineres.
- Após a retirada dos contêineres, os automóveis seguem para o pátio do terminal.
- Carretas cegonha transportam os veículos até Porto Real (RJ), onde passam pelo processo de inspeção (PDI).
- A distribuição final é realizada pela rede de concessionárias da Stellantis.

"Esse projeto mostra, na prática, como a combinação de uma infraestrutura preparada, uma localização estratégica e uma operação eficiente contribui para tornar toda a cadeia logística mais ágil e com melhor relação custo-benefício."

Guilherme Vidal — Diretor Operacional do Sepetiba Tecon

A operação inaugural movimentou mais de 700 veículos transportados em aproximadamente 340 contêineres. Desde então, o volume continuou crescendo e o Sepetiba Tecon já recebeu mais de 2 mil unidades da Leapmotor, consolidando o terminal como referência nacional nessa modalidade logística.

Contêiner ou navio ro-ro: por que mudar?

Tradicionalmente, automóveis são transportados em navios do tipo Pure Car Carrier (PCC/PCTC), que permitem o embarque e desembarque dos veículos por rampas próprias. O modelo é extremamente eficiente quando existem linhas dedicadas, mas depende da disponibilidade dessas embarcações e de rotas específicas.

O transporte em contêineres surge como alternativa para rotas onde a frequência de navios porta-contêineres é maior. Além de ampliar as opções de embarque, o método oferece maior proteção aos veículos contra intempéries e reduz riscos de avarias e furtos durante o transporte internacional.

Importação de veículos elétricos acelera no Brasil

A operação do Sepetiba Tecon acompanha um dos momentos de maior expansão do mercado brasileiro de veículos eletrificados. Em 2025, o país importou mais de 80 mil veículos eletrificados — entre elétricos puros, híbridos plug-in e híbridos convencionais — crescimento de aproximadamente 45% em relação ao ano anterior. Marcas chinesas como BYD, GWM, Leapmotor, Neta, CAOA Chery e JAC disputam espaço ao lado de fabricantes tradicionais como BMW, Mercedes-Benz, Volvo, Renault, Nissan e Tesla.

Os números de 2026 mostram uma aceleração ainda maior. Em maio, os veículos eletrificados responderam por cerca de 17% das vendas de automóveis no Brasil, mais que o dobro da participação registrada no mesmo mês de 2025. Apenas naquele mês foram comercializadas aproximadamente 45 mil unidades eletrificadas, consolidando uma tendência de crescimento contínuo.

Da importação à produção nacional

Enquanto a logística de importação se moderniza, as montadoras chinesas também aceleram investimentos industriais no Brasil. A participação dos veículos importados entre os eletrificados vendidos caiu de 94% para 61% entre maio de 2025 e maio de 2026, enquanto os modelos produzidos ou montados no país cresceram de 6% para 39% no mesmo período.

Novos polos industriais de veículos elétricos

- BYD – Camaçari (BA): maior fábrica de veículos elétricos da América Latina, instalada na antiga planta da Ford.
- GWM – Iracemápolis (SP): primeira unidade de fabricação completa da marca na América do Sul.

- GWM – Aracruz (ES): nova fábrica anunciada com capacidade projetada de até 200 mil veículos por ano.
- Changan/Caoa (GO), GAC/HPE (GO), Geely/Renault (PR) e Leapmotor/Stellantis (PE): projetos industriais em implantação ou anunciados.

A expansão da produção nacional também responde ao calendário tributário. O retorno gradual da alíquota de 35% de imposto de importação para veículos eletrificados, restabelecida em julho de 2026, torna economicamente mais atrativa a fabricação em território brasileiro do que a importação direta.

Nesse cenário, operações como a do Sepetiba Tecon permanecem estratégicas. Enquanto as novas fábricas ampliam gradualmente sua produção, a importação continua sendo essencial para atender a demanda do mercado, garantindo abastecimento das concessionárias e maior flexibilidade para as montadoras.

Análise Portogente

A operação inédita do Sepetiba Tecon mostra como a logística acompanha a rápida transformação do mercado automotivo. Utilizar contêineres especializados para transportar veículos elétricos reduz a dependência de navios roll-on/roll-off, amplia as alternativas de embarque e aproveita uma infraestrutura já consolidada nos terminais containerizados. Trata-se de uma solução operacional que aumenta a flexibilidade das cadeias logísticas justamente em um momento de forte expansão das importações de automóveis eletrificados.

Ao mesmo tempo, o Brasil vive uma mudança estrutural. As montadoras chinesas aceleram investimentos industriais em estados como Bahia, São Paulo, Espírito Santo, Goiás, Paraná e Pernambuco, impulsionadas pelo crescimento do mercado interno e pelo retorno gradual da tributação sobre veículos importados. A tendência aponta para um modelo híbrido, no qual importações e produção nacional coexistirão durante vários anos.

Para os portos brasileiros, a experiência de Itaguaí demonstra que a infraestrutura de contêineres pode assumir novas funções além da movimentação tradicional de cargas gerais. A adaptação para veículos elétricos amplia a utilização dos ativos existentes, fortalece a competitividade logística e sinaliza que a diversificação operacional será um dos pilares da próxima geração de terminais portuários voltados ao comércio exterior.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 28/07/2026

PORTO DO AÇU DIGITALIZA GESTÃO DA INOVAÇÃO E ENTRA NA CORRIDA GLOBAL POR TERMINAIS MAIS INTELIGENTES

Por Portogente



Porto do Açu digitaliza gestão da inovação e reforça tendência global dos portos inteligentes

Plataforma desenvolvida com a startup AutoU substitui planilhas e e-mails no Cais Açu Lab e acompanha movimento internacional de digitalização da gestão portuária.

O Porto do Açu implementou uma plataforma digital para integrar a gestão do Cais Açu Lab, consolidando projetos, indicadores e

programas de inovação em um único ambiente.



O Porto do Açu, no norte fluminense, deu mais um passo na digitalização de sua gestão interna. Em parceria com a startup brasileira AutoU, o complexo portuário implementou uma plataforma própria para organizar o Cais Açu Lab, seu ecossistema de inovação, substituindo um modelo até então baseado em planilhas, e-mails e controles espalhados por diferentes áreas.

A mudança pode parecer, à primeira vista, um ajuste puramente administrativo. Mas reflete um movimento mais amplo que atravessa portos brasileiros e terminais dos maiores hubs do mundo: a transformação de operações portuárias, antes dependentes de controles manuais e comunicação fragmentada, em ambientes digitais únicos, capazes de gerar dados, indicadores e previsibilidade em tempo real.

De planilhas a um ecossistema único

No caso do Porto do Açu, a plataforma passou a reunir em um só ambiente os projetos de inovação, os programas abertos a parceiros externos, as iniciativas internas de intraempreendedorismo e os indicadores estratégicos do Cais Açu Lab. Antes, essas frentes corriam em paralelo, com baixa integração entre si.

Juliane Carneiro, gerente de inovação do Porto do Açu, afirma que o crescimento do ecossistema tornou inevitável a adoção de uma ferramenta única de rastreabilidade e visão integrada do portfólio. Segundo ela, as características próprias do modelo de inovação do complexo exigiram uma solução sob medida, e não a adaptação a um sistema padronizado.

O que mudou na prática

- Fim do controle de projetos baseado em planilhas e e-mails dispersos.
- Criação de dashboards dinâmicos com indicadores gerenciais em tempo real.
- Automação de processos que antes exigiam controle manual da equipe.
- Integração, em um único fluxo, entre projetos corporativos de inovação e ideias submetidas pelos colaboradores.

A automação de tarefas operacionais, segundo a executiva, também teve efeito direto sobre a rotina da equipe de inovação, que passou a dedicar mais tempo à tomada de decisões estratégicas e menos tempo a atividades administrativas e de controle.

"A plataforma fortaleceu nossa governança, melhorou o monitoramento dos projetos e liberou a equipe para atuar em atividades que efetivamente geram valor para o negócio."

Juliane Carneiro — Gerente de Inovação do Porto do Açu

Intraempreendedorismo ganha tração

Um dos usos mais visíveis da nova plataforma está no programa Cais de Ideias, iniciativa de intraempreendedorismo do Porto do Açu que recebe sugestões dos próprios colaboradores para desafios identificados na operação. O ambiente digital passou a concentrar comentários, curtidas, votações e mecanismos de gamificação para estimular a participação.

Na edição mais recente do programa, cerca de 240 colaboradores participaram ao longo de quatro meses. O resultado foram 30 ideias estruturadas, desenvolvidas por 50 colaboradores, com mais de 600 interações registradas na plataforma — volume que dificilmente seria administrável por meio de planilhas isoladas.

Para Eduardo Julianelli, cofundador da AutoU, o diferencial do projeto foi desenvolver uma arquitetura capaz de refletir a realidade operacional do Porto do Açu, em vez de adaptar processos internos a um software genérico. Segundo ele, integrar o programa de ideias dos colaboradores à gestão corporativa da inovação permitiu transformar sugestões pontuais em um fluxo estruturado de avaliação, priorização e desenvolvimento.

Um movimento maior que um único porto

O caso do Porto do Açu integra um cenário mais amplo de digitalização da infraestrutura portuária brasileira. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), os portos brasileiros movimentaram mais de 1,4 bilhão de toneladas de cargas em 2025, reforçando a necessidade de modernização para sustentar a expansão do comércio exterior.

Sistemas de gestão de fluxo, previsão de demanda, inteligência operacional e otimização logística vêm reduzindo gargalos em diversos terminais brasileiros. Iniciativas como o Porto Sem Papel, a Janela Única Portuária e plataformas digitais de agendamento de caminhões já fazem parte da rotina operacional em importantes complexos portuários nacionais.

Portos como Santos, Paranaguá e Pecém utilizam sistemas eletrônicos para organizar o fluxo rodoviário, enquanto operações no Sul do país já empregam inteligência artificial para otimizar a movimentação de contêineres, analisando automaticamente os fluxos e sugerindo a melhor configuração dos pátios.

| Portos inteligentes pelo mundo

NL Roterdã

Opera um gêmeo digital baseado em sensores e Internet das Coisas (IoT), capaz de prever movimentação de navios, ocupação de berços e otimizar operações portuárias.

SG Singapura

O Porto de Tuas utiliza caminhões autônomos, guindastes automatizados e inteligência artificial como referência mundial em automação portuária.

US Los Angeles

Dados em tempo real de GPS permitiram reduzir em aproximadamente 22% o congestionamento nos acessos terrestres ao porto.

CN Xangai

Combina automação, blockchain e big data para administrar um dos terminais de contêineres mais automatizados do planeta.

Os exemplos internacionais mostram uma tendência comum: quanto maior o volume movimentado e a complexidade das operações, maior passa a ser a dependência de dados centralizados, inteligência



analítica e processos digitais para evitar gargalos. No Porto do Açu, essa lógica foi aplicada não diretamente às operações de cais, mas à gestão do próprio ecossistema de inovação.

IA como ferramenta de gestão, não apenas de operação

O projeto reforça uma tendência que vai além da automação de equipamentos portuários: a utilização de inteligência artificial e plataformas digitais também para apoiar processos administrativos, estratégicos e de governança. Segundo Eduardo Julianelli, o objetivo da tecnologia é reduzir tarefas repetitivas para que as equipes concentrem esforços em análise, inovação e tomada de decisão.

Se a automação de guindastes, gates e sistemas de agendamento já se consolidou em diversos terminais brasileiros, a experiência do Cais Açu Lab indica que a próxima etapa da transformação digital poderá ocorrer nos bastidores corporativos, onde são definidas prioridades, investimentos e novos projetos capazes de impulsionar a competitividade dos portos.

Análise Portogente

O caso do Porto do Açu amplia o conceito tradicional de digitalização portuária. Enquanto grande parte das iniciativas do setor concentra investimentos na automação de equipamentos, inteligência operacional e movimentação de cargas, o Cais Açu Lab demonstra que os ganhos de eficiência também podem surgir da modernização da gestão da inovação.

Ao substituir controles dispersos por uma plataforma integrada, o complexo portuário fortalece sua governança, acelera a tomada de decisão e cria condições para transformar ideias em projetos com maior velocidade. Trata-se de uma abordagem alinhada ao conceito de porto inteligente, no qual dados passam a orientar não apenas a operação do cais, mas também a estratégia corporativa.

À medida que o comércio exterior cresce e os portos assumem papel cada vez mais relevante nas cadeias globais de suprimentos, a capacidade de organizar conhecimento, compartilhar informações e acelerar processos internos tende a se tornar um diferencial competitivo tão importante quanto investimentos em infraestrutura física. O Porto do Açu sinaliza que a próxima fronteira da inovação portuária poderá estar tanto nos escritórios quanto nos terminais de carga.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 28/07/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O TAPAJÓS NÃO PODE ESPERAR PELO PRÓXIMO DECRETO DE EMERGÊNCIA

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

Em entrevista ao BE News, o CEO da MoveInfra, Ronei Glanzmann — entidade que reúne grupos como EcoRodovias, Hidrovias do Brasil, Rumo, Santos Brasil e Ultracargo —, foi direto na questão que o Governo Federal ainda não respondeu com clareza: se a dragagem do Rio Tapajós (PA) não ocorrer, qual é o plano de contingência para escoar soja e milho?

A pergunta não é retórica. Em 2025, a hidrovía movimentou 16,8 milhões de toneladas, das quais 88,4% foram grãos. Só no primeiro bimestre de 2026, foram 2,38 milhões de toneladas, com composição semelhante. O Tapajós é, hoje, parte indispensável do Arco Norte, única alternativa logística de escala para desafogar o eixo Santos (SP) numa safra que promete ser recorde. Paralisar esse corredor por três a quatro meses, como a seca extrema de 2023/2024 demonstrou ser possível, não é cenário hipotético. É risco calculado com 98% de probabilidade de materialização parcial e 37% de chance de evento ainda mais intenso.

Os números que a MoveInfra apresenta não são projeções pessimistas, mas estimativas conservadoras com base no histórico recente. Uma paralisação de três a quatro meses no corredor retiraria entre 3,1 milhões e 5 milhões de toneladas do escoamento hidroviário, geraria custos adicionais entre R\$ 510 milhões e R\$ 850 milhões e produziria mais de 55 mil toneladas de emissões adicionais de dióxido de carbono pelo redirecionamento da carga para caminhões. E o efeito em cadeia vai além dos números diretos: a alternativa natural ao Tapajós é Santos, o que significa colocar volume adicional sobre rodovias já congestionadas, sobre terminais já próximos do limite e sobre um canal de navegação que só terá seu calado ampliado de 15 para 16 metros quando a dragagem contratada em junho for concluída, em 2027. O Porto do Itaqui (MA) tem limitações operacionais graças ao tráfego de minério pela Estrada de Ferro Carajás. A Hidrovia do Madeira (AM) enfrenta restrições de calado nas secas. O sistema não tem folga.

O projeto de dragagem do Tapajós foi revisado sucessivas vezes. O volume de sedimentos a retirar foi reduzido de cerca de três milhões para aproximadamente um milhão de metros cúbicos, com alterações que preservam áreas sensíveis e reduzem impactos socioambientais. O custo seria assumido pelas empresas privadas, com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) responsável pela fiscalização. O Ministério Público Federal (MPF) no Pará questiona a dispensa de licenciamento ambiental e cobra consulta prévia às comunidades ribeirinhas e indígenas — exigência constitucional que não pode ser contornada, mas que pode ser cumprida de forma acelerada quando há urgência demonstrada e boa-fé institucional dos envolvidos. O impasse existe, é legítimo em seus fundamentos e precisa ser resolvido, não postergado.

Neste cenário, o Governo Federal deve definir em definitivo o modelo jurídico da dragagem: manutenção com as salvaguardas que o Ministério Público Federal e as comunidades exigem, ou processo acelerado de licenciamento com prazo definido e fiscalização ambiental permanente durante as obras. Também é necessário haver um cronograma público e verificável para o início e a conclusão da operação, com responsabilidades claras entre o Dnit, as empresas privadas e o órgão licenciador, e um plano de contingência detalhado para o caso em que a dragagem não seja concluída antes da seca, especificando quais cargas serão redirecionadas, por qual rota e com que custo adicional para o agronegócio e para os consumidores das cidades que dependem do corredor para abastecimento de combustíveis, alimentos e medicamentos.

Como Glanzmann destacou, o Brasil precisa discutir infraestrutura resiliente. Não basta apenas ampliar a capacidade logística, mas é essencial prepará-la para eventos climáticos extremos que tendem a ocorrer com frequência crescente. A baixa capacidade de armazenagem de grãos no entorno de Miritituba (PA), citada como fator agravante, é o exemplo mais concreto dessa fragilidade. Se o fluxo hidroviário é interrompido e não há armazéns suficientes para absorver a produção que continua chegando, o colapso logístico não é apenas de transporte, é de toda a cadeia. Construir resiliência significa dragagem preventiva regular, armazenagem distribuída ao longo dos corredores, sinalização náutica atualizada e redundância modal que permita ao sistema absorver choques sem entrar em colapso.

A seca do Tapajós não chegou ainda. Está chegando. A diferença entre o que aconteceu em 2023 e 2024 e o que pode acontecer em 2026 é que, desta vez, o País tem dados, tem projeções, tem o projeto de dragagem revisado e tem o setor privado disposto a pagar a conta. O que não pode acontecer é chegar à estiagem de setembro com a mesma resposta de sempre: decreto de emergência, crédito extraordinário e promessa de que na próxima vez será diferente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

OPINIÃO - PORTO ITAPOÁ: INFRAESTRUTURA BRASILEIRA PREPARADA PARA OS DESAFIOS DO COMÉRCIO GLOBAL



RICARDO ARTÉN
CEO do Porto Itapoá

opinioao@portalbenews.com.br

O comércio internacional atravessa um período de transformações profundas. A reorganização das cadeias produtivas, o crescimento das embarcações, a busca por maior previsibilidade logística e a necessidade de reduzir custos e emissões estão mudando a forma como empresas, armadores e terminais portuários planejam o futuro. Nesse cenário, infraestrutura deixou de ser apenas uma questão de capacidade física. Ela passou a representar confiança, eficiência e condições reais para conectar mercados cada vez mais exigentes.

É com essa visão que o Porto Itapoá (SC) vem estruturando seu próximo ciclo de crescimento. Ao completar 15 anos de operações, o Terminal chega a uma nova etapa de sua trajetória, marcada pela ampliação da capacidade, pela incorporação de tecnologias, pelo fortalecimento das conexões internacionais e por uma presença cada vez mais próxima dos principais centros do comércio mundial.

Essa estratégia ganha um novo capítulo com a atuação do Porto Itapoá em Xangai, principal centro econômico da China e uma das referências globais em logística e comércio exterior. No dia 26 de agosto, a agenda na cidade reforçará a aproximação do Terminal com empresas, investidores e parceiros ligados ao mercado asiático. Mais do que uma ação institucional, essa presença representa o reconhecimento de que um porto competitivo precisa estar próximo dos mercados que movimentam as cadeias globais.

A China já ocupa posição central nas operações do Porto Itapoá. No primeiro semestre de 2026, o país respondeu por 49,4% das importações e por 17,9% das exportações movimentadas pelo Terminal. São números que demonstram a relevância dessa relação e ajudam a explicar a abertura de uma representação em Xangai, desenvolvida em parceria com a InvestSC, Agência de Promoção de Investimentos do Governo do Estado de Santa Catarina.

A iniciativa aproxima o Porto Itapoá de companhias chinesas interessadas em investir no Brasil e, ao mesmo tempo, cria um ponto de apoio para empresas catarinenses e brasileiras que buscam ampliar negócios com a Ásia. Essa conexão direta permite compreender melhor as demandas do mercado, identificar oportunidades e construir relações comerciais de longo prazo.

Mas a presença internacional precisa estar sustentada por capacidade operacional. Por isso, o Porto Itapoá mantém um programa contínuo de investimentos em expansão, tecnologia e eficiência. A Fase IV prevê R\$ 500 milhões em novos aportes, com ampliação de 120 mil metros quadrados de pátio, aquisição do oitavo portêiner, novos equipamentos de movimentação e aumento da estrutura destinada a contêineres refrigerados.

O terminal já possui um dos maiores pátios de contêineres do Brasil, com 455 mil metros quadrados, e capacidade anual de movimentação de até 1,8 milhão de TEUs. A ampliação do cais em mais 400 metros permitirá alcançar 1.200 metros de extensão, criando condições para atender simultaneamente três navios de grande porte.

Outro avanço decisivo é a dragagem do canal de acesso à Baía da Babitonga. A obra elevará a profundidade do canal externo de 14 para 16 metros, permitindo a navegação de embarcações de até 366 metros de comprimento. Com isso, o complexo portuário estará preparado para receber alguns dos maiores navios que operam nas rotas internacionais, ampliando sua capacidade de concentração e distribuição de cargas.

Esse movimento acompanha uma tendência mundial. Os navios estão maiores, as escalas são mais seletivas e os armadores buscam terminais capazes de oferecer produtividade, segurança e menor

tempo de permanência. Para os donos da carga, isso significa mais alternativas logísticas, maior previsibilidade e melhores condições para competir no mercado internacional.

A tecnologia também é parte essencial dessa preparação. O Porto Itapoá foi o primeiro terminal da América do Sul a operar RTGs por controle remoto e mantém a maior frota brasileira de terminal tractors elétricos, abastecidos com energia de fonte renovável. A modernização dos equipamentos contribui para elevar a produtividade e, ao mesmo tempo, reduzir impactos ambientais.

Em junho de 2026, mês em que completou 15 anos, o Porto Itapoá registrou o maior volume mensal de sua história, com 74 mil contêineres movimentados. O resultado não deve ser visto de forma isolada. Ele reflete uma trajetória de investimentos, melhoria de processos, qualificação das equipes e fortalecimento do relacionamento com clientes e armadores.

Estar preparado para os desafios do comércio global exige olhar além do presente. Exige antecipar o crescimento das embarcações, acompanhar as transformações tecnológicas, compreender as novas exigências ambientais e manter diálogo permanente com os principais mercados consumidores e produtores.

A presença em Xangai traduz esse posicionamento. Ao aproximar sua infraestrutura das oportunidades geradas pelo mercado asiático, o Porto Itapoá amplia sua capacidade de conectar a produção brasileira ao mundo e de contribuir para a atração de novos investimentos.

O futuro dos portos será definido pela combinação entre escala, eficiência, tecnologia, sustentabilidade e relacionamento internacional. O Porto Itapoá está construindo essa combinação com investimentos concretos e uma visão clara de longo prazo. Mais do que acompanhar as mudanças do comércio mundial, queremos estar preparados para ajudar o Brasil a ocupar uma posição cada vez mais competitiva nas cadeias globais.

Ricardo Arten. CEO do Porto Itapoá.

ESTAR PREPARADO PARA OS DESAFIOS DO COMÉRCIO GLOBAL EXIGE OLHAR ALÉM DO PRESENTE. EXIGE ANTECIPAR O CRESCIMENTO DAS EMBARCAÇÕES, ACOMPANHAR AS TRANSFORMAÇÕES TECNOLÓGICAS, COMPREENDER AS NOVAS EXIGÊNCIAS AMBIENTAIS E MANTER DIÁLOGO PERMANENTE COM OS PRINCIPAIS MERCADOS CONSUMIDORES E PRODUTORES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/07/2026

POLÍTICA - DURIGAN RESPONDE OFENSAS E CHAMA MILEI DE PALHAÇO

Ministro da Fazenda se irritou após o presidente argentino se referir a Lula como “presidiário” e a Moraes como “lixo careca”

Por Estadão Conteúdo



O ministro da Fazenda, Dario Durigan, chamou Milei de palhaço ao comentar que o risco-país, a dívida pública e a inflação da Argentina são muito mais altas que do Brasil

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, classificou nesta segunda-feira, 27, o presidente da Argentina, Javier Milei, como “palhaço” ao comentar sobre as falas do chefe de Estado do país vizinho com ataques ao

governo brasileiro. A afirmação foi feita em entrevista à Rádio Jornal, de Pernambuco.



Milei, durante convenção do Partido Liberal, em São Paulo, no sábado, 25, chamou Lula de “presidiário” e Moraes de “lixo careca”. Também disse confiar em Flávio Bolsonaro (PL) para “conseguir parar a escória socialista”. O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) chamou o embaixador do Brasil na Argentina, Júlio Bitelli, para consultas após os ataques feitos pelo presidente argentino.

“O palhaço do presidente da Argentina falou do Brasil quando o risco- -país da Argentina é muito mais alto, a dívida pública é muito mais alta, a inflação é muito mais alta”, declarou Durigan. Ele também reforçou os indicadores positivos da economia brasileira: “O Brasil está com mínima de desemprego, mínima de inflação, recorde em balança comercial e safra recorde”, afirmou Durigan. Comentou ainda que o risco-país, no Brasil, está na minha histórica.

Sobre a crise diplomática com a Argentina, não há um prazo para o retorno do embaixador do Brasil na Argentina ao país vizinho. O ato de chamá-lo de volta ao Brasil para reuniões serve como um recado diplomático de forte descontentamento.

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, classificou como “rípidas, grosseiras e inaceitáveis” as declarações de Milei. “Nós precisamos de explicações do governo argentino sobre o motivo de o presidente da Argentina ter vindo ao território brasileiro fazer esse tipo de manifestação e declarações rípidas, grosseiras e inaceitáveis. Todo o episódio é extremamente grave e inaceitável. Mas, nós temos de trabalhar pelo entendimento entre as nações. A diplomacia é feita de conversas”, disse o chanceler Mauro Vieira em entrevista exibida pelo Fantástico, da TV Globo, no domingo, 26.

Sem desculpas

O governo da Argentina não pedirá desculpas a Lula, segundo o jornal La Nación. Apesar da tentativa de administrar, no curto prazo, a indignação do Brasil, não haverá nenhum pedido oficial de desculpas.

“Não haverá pedido de desculpas”, disse ao jornal uma fonte familiarizada com o assunto, sob condição de anonimato. “Talvez não dizer mais nada seja uma forma de desescalar a situação”, afirmou outra fonte ouvida pelo La Nación, também sem se identificar.

No domingo, Milei acusou os governos do Brasil e do México e o Partido Democrata dos Estados Unidos de financiar uma “campanha anti-argentina”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - ITAMARATY CONVOCA EMBAIXADOR ARGENTINO APÓS FALAS DE MILEI NO BRASIL

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

O Ministério das Relações Exteriores expressou repulsa às declarações do presidente argentino Javier Milei, feitas em território nacional, que atacaram o chefe de Estado e instituições brasileiras.

SEM PRECEDENTES

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, convocou no domingo, dia 26, o embaixador da Argentina no país, Daniel Raimondi, e transmitiu ao diplomata estrangeiro a repulsa do governo brasileiro à fala do presidente argentino Javier Milei, feita durante visita do chefe de Estado a São Paulo. “Não há precedentes de um presidente estrangeiro que, em território nacional, enfeixe agressões e ofensas ao Chefe de Estado, às instituições democráticas, inclusive ao Poder Judiciário, e ao povo brasileiro”, disse, segundo nota do Itamaraty.

OFENSAS

Na diplomacia, o ato de convocar embaixador de país estrangeiro expressa descontentamento em relação ao governo que ele representa. Milei veio ao Brasil para participar do lançamento da candidatura à Presidência da República do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), filho do ex-presidente Jair Bolsonaro, preso e condenado por tentativa de golpe de Estado, entre outros delitos. Em seu

discurso no evento, o presidente da Argentina ofendeu o presidente Luiz Inácio Lula da Silva com, entre outros termos, de “presidiário”. Além disso, chamou o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes, relator da trama golpista, de “lixo careca”.

DATA CENTERS

A expansão dos data centers no Brasil exige planejamento, transparência e regras que garantam benefícios ao País e reduzam impactos socioambientais. A avaliação é de pesquisadores que debateram a questão nessa segunda-feira, dia 27, em Niterói (RJ), como parte da programação da 78ª Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC).

NECESSIDADE DE NEGOCIAÇÃO

O professor Mauro Oliveira, do Instituto Federal do Ceará (IFCE), defendeu que a instalação de grandes centros de processamento de dados precisa ser acompanhada de políticas públicas e maior participação da comunidade científica. Para o pesquisador, o Brasil corre o risco de repetir uma lógica histórica de exploração de recursos naturais sem garantir contrapartidas para o desenvolvimento nacional. “O problema não é receber data centers. O problema é receber esses investimentos sem negociação. O Brasil precisa definir o que quer exigir em troca”, disse.

OFERTA DE ENERGIA

Oliveira citou o projeto de instalação de um grande data center voltado à inteligência artificial no Ceará. Segundo ele, a unidade deverá consumir cerca de 300 megawatts de potência, demanda equivalente à capacidade de abastecimento de milhões de pessoas. “O mundo, hoje, não consegue produzir energia suficiente para atender à demanda projetada pelos data centers de inteligência artificial”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

POLÍTICA - MILEI DEVE TRAZER PREJUÍZOS À CAMPANHA DE FLÁVIO, DIZ ROMAN

Cientista político destaca que a ‘onda azul’ impulsionada pelo argentino encontra resistência por falta de bons exemplos na América Latina. Milei tem desaprovação próxima de 60%

Do Estadão Conteúdo



Durante o evento de Flávio Bolsonaro, Milei atacou o presidente Lula, a quem chamou de “presidiário” e “ladrão”

O cientista político e CEO do instituto de pesquisas AtlasIntel, Andrei Roman, afirmou nesta segunda-feira, 27, que a participação do presidente da Argentina, Javier Milei, na convenção do PL que homologou a candidatura de Flávio Bolsonaro à Presidência tende a trazer mais prejuízos do que benefícios à campanha do senador.

Durante o evento, Milei atacou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), a quem chamou de “presidiário” e “ladrão.” O argentino também ofendeu o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes, classificando-o como “lixo careca”. A Justiça negou um pedido de Milei para visitar o ex-presidente Jair Bolsonaro.

Na convenção, realizada no sábado, 25, Flávio, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), e o prefeito da capital paulista, Ricardo Nunes (MDB), afirmaram que a chamada “onda azul” - expressão usada para descrever as vitórias de candidatos de direita em países latino-americanos - deve chegar ao Brasil em outubro, com a eleição do senador. As declarações foram feitas ao lado de Milei, que derrotou o peronismo na Argentina.

“Seria mais fácil trazer a onda azul para o Brasil se ela estivesse bem nos arredores: se Milei tivesse uma aprovação muito forte de seu governo, se tivéssemos outros governos de direita muito populares na América Latina e se o próprio governo do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump apresentasse taxas de aprovação impressionantes”, disse Roman em entrevista coletiva após participar de um almoço com empresários.

Na avaliação do cientista político, esses resultados ofereceriam exemplos positivos que poderiam ser explorados pela direita brasileira. Mas Milei ainda enfrenta uma desaprovação próxima de 60%, enquanto Trump chega às eleições de meio de mandato em um contexto adverso e com a possibilidade de um resultado historicamente ruim para o Partido Republicano.

Ironia

O CEO da AtlasIntel ponderou, todavia, que o campo conservador tem reproduzido uma característica historicamente associada à esquerda: a articulação entre lideranças latino-americanas. Ele citou o Foro de São Paulo como exemplo de espaço no qual dirigentes de esquerda se reuniam para discutir programas, demonstrar solidariedade e manter alianças tanto em momentos favoráveis quanto em períodos de dificuldade.

Segundo Roman, essa articulação tem se consolidado progressivamente entre os movimentos conservadores e representa uma novidade em relação ao cenário de uma década atrás. Para ele, o fenômeno evidencia o fortalecimento das pautas ideológicas na disputa política e é consequência da polarização.

Roman também classificou como um episódio sem precedentes na história recente do País o fato de o presidente argentino vir ao Brasil para participar da campanha de um líder da oposição e fazer declarações pejorativas contra o chefe do Executivo brasileiro e um integrante do STF.

Na avaliação do cientista político, Milei provavelmente não adotaria essa postura se não contasse com o respaldo de Trump. Sem esse apoio, acrescentou, a reação do governo brasileiro poderia ser mais contundente e as consequências diplomáticas para a Argentina, mais graves.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

POLÍTICA - TARIFAÇÃO VISA AJUDAR SENADOR, DIZ PESQUISA

Do Estadão Conteúdo

A maioria dos brasileiros acredita que a decisão do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de elevar tarifas sobre produtos brasileiros tem motivações que vão além da política comercial. Pesquisa Datafolha divulgada na noite de domingo, 26, mostra que 52% da população avaliam que a medida busca favorecer a candidatura do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência.

Segundo o levantamento, 37% dos entrevistados afirmam que o governo americano não atua com esse objetivo, enquanto 11% disseram não saber responder.

A percepção de que a iniciativa teria impacto político é ainda mais forte entre os eleitores do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT): nesse grupo, 73% afirmam acreditar que Trump tenta beneficiar Flávio Bolsonaro. Entre os eleitores do senador, por outro lado, 29% também compartilham dessa avaliação.

A pesquisa também investigou o grau de informação dos brasileiros sobre o aumento das tarifas. Os resultados mostram que 37% disseram não ter conhecimento do assunto. Outros 34% afirmaram estar “mais ou menos informados”, enquanto apenas 25% declararam estar bem informados sobre a decisão dos Estados Unidos.

O Datafolha realizou 2.004 entrevistas nos dias 22 e 23 de julho. A margem de erro é de dois pontos percentuais, para mais ou para menos. A pesquisa está registrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o código BR-01166/2026.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

POLÍTICA - PROBABILIDADE DA REELEIÇÃO DE LULA SALTOU DE 38% PARA 60%

De acordo com modelos de análise do Instituto Quaest, a estimativa está ligada à melhora na aprovação do governo, que saiu de 43% no início do ano para 47% agora.

Do Estadão Conteúdo



As mais recentes pesquisas da Quaest indicam que o grupo dos eleitores independentes passou a se aproximar do governo Lula

O cientista político e CEO da Quaest, Felipe Nunes, afirmou nesta segunda-feira, 27, que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) inicia a disputa eleitoral em vantagem sobre os adversários. Segundo Nunes, a probabilidade de reeleição do petista estimada pelos modelos do instituto subiu de 38% para quase 60% desde o início do ano.

“No começo do ano, quando a aprovação do governo estava próxima de 43%, nosso modelo estimava uma probabilidade de reeleição em torno de 38%”, afirmou o cientista político durante almoço empresarial promovido pelo Grupo Lide, em São Paulo. “Com a recuperação da aprovação para perto de 47%, essa probabilidade passou para quase 60%. É uma mudança, como você pode imaginar, muito significativa.”

Na avaliação de Nunes, a decisão eleitoral deve ficar novamente nas mãos dos eleitores independentes, que não se identificam com nenhum dos polos, muitas vezes rejeitam ambos e buscam uma alternativa à polarização. Segundo ele, porém, as rodadas mais recentes da Quaest indicam que esse grupo passou a rejeitar mais o principal candidato da oposição, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), e a se aproximar do governo Lula. O cientista político acrescentou que, embora a direita possa estar “desanimada” com a candidatura do senador, continua rejeitando fortemente o PT - uma tensão que considera central para o desfecho da disputa.

Nunes avaliou que o cenário mais provável ainda é uma disputa entre os dois polos e ponderou que, nos últimos dois anos, tanto Lula quanto Flávio Bolsonaro já foram dados como politicamente derrotados e conseguiram se recuperar ao menos três vezes. Segundo ele, contudo, a eleição ainda não está decidida.

“O Renan Santos (Missão) pode, e parece, ter um ótimo desempenho em debates. O Ronaldo Caiado (PSD) é um político experimentado, tem o apoio de um partido muito importante, além dos feitos que acumula em Goiás. O Romeu Zema (Novo) carrega a importância decisiva de Minas Gerais e é o outsider que se reelegeu conquistando a aprovação de seu Estado; pode ser uma surpresa. Mas nada disso parece ser mais decisivo agora”, avaliou.

Entre as principais incógnitas estão a possibilidade de o receio de uma nova vitória de Lula ser suficiente para reorganizar a direita em torno de Flávio, a eventual construção de outra candidatura pelo campo durante a campanha e a capacidade do bolsonarismo de fazer gestos ao centro, reduzir sua rejeição e reconquistar os eleitores independentes.

Modelos de análise

Nunes explicou que a Quaest utiliza quatro modelos para analisar o cenário eleitoral. O primeiro relaciona a aprovação do governo às chances de reeleição. Segundo ele, a análise de 140 eleições realizadas em 18 países da América Latina nos últimos 30 anos revela um padrão: governantes em

busca de um novo mandato ganham, em média, quatro pontos percentuais de aprovação no período que antecede a campanha, movimento observado com Lula neste ano.

O segundo modelo considera o impacto de fatores econômicos, como inflação, emprego e renda. De acordo com o cientista político, durante boa parte do atual governo, houve uma desconexão entre a melhora dos indicadores macroeconômicos e a percepção da população sobre a própria vida. Mais recentemente, porém, medidas como o Desenrola, a ampliação da isenção do Imposto de Renda (IRPF) e o debate sobre a redução da jornada de trabalho teriam melhorado essa percepção, sobretudo entre os eleitores de centro, tornando o modelo mais favorável a Lula.

Já o terceiro modelo leva em conta as principais preocupações do eleitorado e qual candidato é considerado mais preparado para enfrentá-las. Nunes afirmou que esse é hoje o principal ponto de dificuldade para Lula, uma vez que violência e corrupção estão entre as maiores inquietações dos brasileiros e costumam favorecer a oposição, especialmente candidatos de direita. Para 2026, esse seria o modelo que mais aponta para uma eleição apertada e para a possibilidade de vitória da oposição.

Por fim, o modelo de “calcificação política” aponta para um eleitorado dividido entre dois blocos consolidados. Segundo Nunes, lulistas e eleitores de esquerda formam um campo de aproximadamente 35%, percentual semelhante ao reunido por bolsonaristas e eleitores de direita. Assim, a disputa começaria praticamente empatada entre os dois polos.

Na pesquisa Genial Quaest mais recente sobre a corrida presidencial, divulgada em 15 de julho, Lula lidera o cenário de primeiro turno com 39% das intenções de voto, ante 29% de Flávio Bolsonaro. Em uma eventual disputa de segundo turno, o petista venceria o senador por 45% a 37%. A margem de erro do levantamento é de dois pontos percentuais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

POLÍTICA - NOVO CONFIRMA CANDIDATURA DE ZEMA À PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Cogitado como vice de Flávio Bolsonaro no início da pré-campanha, ex-governador de Minas Gerais descartou totalmente a ideia. Agora, tenta fazer sua candidatura decolar

Do Estadão Conteúdo



Romeu Zema disse que seu vice vai ser definido mais adiante, até a data limite para a realização das convenções, 5 de agosto

O ex-governador de Minas Gerais, Romeu Zema, foi oficializado nesta segunda-feira, 27, como o candidato do Novo à Presidência. A confirmação foi realizada após convenção nacional do partido, em Brasília.

Durante a formalização, o presidente da sigla, Eduardo Ribeiro, afirmou que Zema deixou um legado de boa gestão em Minas

Gerais e que mostrou uma vida pública de integridade, coragem e competência. “Como enterramos o PT em Minas Gerais, vamos enterrar o PT (no Brasil)”, declarou o dirigente.

As convenções partidárias servem para a escolha dos candidatos - em lista que será posteriormente registrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE). O evento também pode servir para indicar o vice de uma chapa. Na prática, porém, os partidos podem homologar apenas o candidato titular e delegar a decisão para a Executiva Nacional. A escolha deve ser oficializada até 15 de agosto, prazo para registro das candidaturas.

“O meu nome (de vice) será formalizado no próximo dia 27, mas o vice vai ser definido mais adiante. Nós temos até a data limite para a realização das convenções, 5 de agosto, temos vários partidos com os quais eu e o presidente Eduardo Ribeiro temos conversado, que não têm candidato à Presidência da República, e que nós estamos avaliando”, disse Zema na última sexta-feira, 24, à Rádio Guaíba.

Uma das possibilidades aventadas é uma aliança com o Podemos, que tem entre seus filiados o empresário mineiro Geraldo Rufino, citado nominalmente pelo ex-governador como um nome cotado para a vaga de vice. A sigla comandada por Renata Abreu, no entanto, tende à neutralidade na disputa ao Planalto, o que forçaria uma chapa “puro-sangue” no Novo.

Conflitos com o bolsonarismo

Romeu Zema reiterou durante a pré-campanha que manteria sua candidatura à Presidência até o fim e descartou a possibilidade de ser vice de Flávio Bolsonaro, embora seu nome estivesse entre os considerados pela pré-campanha do senador para compor a chapa do PL.

Em maio, após a divulgação de um áudio no qual Flávio cobrava do banqueiro Daniel Vercaro, dono do Banco Master, parcelas relacionadas ao financiamento do filme “Dark Horse”, o ex-governador classificou o episódio como “imperdoável” e “um tapa na cara”. As declarações provocaram respostas públicas de Flávio e de integrantes da família Bolsonaro.

As críticas também foram contestadas pelos diretórios do Novo no Paraná e em Santa Catarina, onde o partido tem alianças regionais com candidatos do PL, que classificou a manifestação de Zema como precipitada. Em junho, a direção catarinense retirou o convite para que ele participasse de um evento da legenda e afirmou que poderia se posicionar contra sua indicação como candidato à Presidência.

Candidatura não decola

Zema está distante da liderança nas intenções de voto. Na pesquisa indexa divulgada em 21 de julho pelo Broadcast Político (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), o ex-governador aparece com 3%, empatado numericamente com o ativista Renan Santos (Missão) e atrás de Lula, com 41%, Flávio Bolsonaro, com 30%, e do ex-governador de Goiás Ronaldo Caiado (PSD), com 6%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

POLÍTICA - DEMOCRACIA CRISTÃ LANÇA PRÉ-CANDIDATA

A advogada Clariana Barão foi a escolhida após a desistência do ex-ministro do STF Joaquim Barbosa **Do Estadão Conteúdo**

O partido Democracia Cristã (DC) lançou a pré-candidatura da advogada Clariana Barão à Presidência da República na última sexta-feira, 24. O anúncio aconteceu após o ex-ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Joaquim Barbosa comunicar, dias antes, a desistência da disputa eleitoral.

A advogada publicou um vídeo no último domingo, 26, em que se apresenta como presidenciável, em seu perfil no Instagram. “Mulher nesta eleição vota na Clariana”, responde ela ao ser perguntada se o eleitorado feminino deveria votar no presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ou no senador Flávio Bolsonaro (PL) em 2026.

A candidata já havia postado outro conteúdo em que se diz pronta para concorrer ao Planalto neste ano. “É um grande desafio! E eu estou pronta para ele! #presidente”, diz a legenda da postagem no perfil.

Clariana e o presidente do DC, João Caldas, também compartilharam nos respectivos perfis do Instagram uma reportagem do colunista Fábio Zanini, da Folha de S.Paulo, que revelou o lançamento de Clariana Barão à Presidência.

Joaquim Barbosa teve a pré-candidatura anunciada pelo DC, após a saída de Aldo Rebelo - primeiro nome escolhido pela sigla. Em maio deste ano, a Justiça Eleitoral de São Paulo oficializou o

cancelamento da filiação do ex-ministro Rebelo ao DC, como noticiado pelo Estadão. Ele foi expulso do partido e reintegrado por determinação judicial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

POLÍTICA - OPINIÃO - AMAZÔNIA: ENTRE O ABANDONO E A SOBERANIA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

opinio@portalbenews.com.br

As eleições presidenciais estão chegando. Quais os planos para a Amazônia? Parece que o plano principal é o antagonismo de cada um com os demais. E em relação ao que pode ser feito com este território, de modo diferente do que tem sido feito ao longo dos últimos anos? Não há nada de novo nas falas ou projetos tornados públicos até aqui. Não há propostas arrojadas ou simples de transformação para melhor. No ritmo em que vai a subordinação internacional em outros campos do debate, é possível até que seja colocada em dúvida a nossa soberania sobre a região ou até mesmo uma proposta de venda. Felizmente, isso não aconteceu e tomara que não aconteça em qualquer das frentes do embate político.

Vez por outra, tenho dúvidas se o País realmente se interessa pelas regiões mais remotas, pois elas seguem isoladas e sem planos substantivos de investimentos em desenvolvimento transformador, nem com um mínimo do antigo mote do “integrar para entregar”. Temos regiões prósperas nas duas grandes capitais amazônicas (Manaus e Belém) e no seu entorno mais próximo. Entretanto, segue sendo muito caro o trânsito por avião na Região Norte como um todo. E ainda é muito complexo chegar ao interior mais profundo. Quando muito, surge um interesse extrativo, como o petróleo na costa do Amapá.

Diferente das pré-campanhas para o Executivo Federal, começam a surgir propostas arrojadas nos Estados. Surge em debate, no Amazonas, a possibilidade de criação de uma parceria público-privada para uma empresa aérea para voos regionais. Isso me lembrou a Taba, que teve a sua operação entre 1976 e 1999, por uma iniciativa do Governo Federal, com atuação nos estados do Acre, do Amazonas, do Amapá, de Rondônia, Roraima, do Pará e do Mato Grosso.

Esta possível empresa terá grande chance de sucesso. Na Região Norte, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), entre junho de 2024 e junho de 2026, voar custava em média R\$ 0,9366 / km com correção do IPCA. No mesmo período, a média nacional é de R\$ 0,5224. Ou seja, é 79,2% mais caro voar no Norte do Brasil do que na média nacional, com o Norte incluído. É curioso observar que, em muitos assuntos, parece que estamos com problemas dos anos 1970. Falamos em conquistar uma região que, em tese, é nossa. Falamos em alinhamento com países estrangeiros, lembrando os anos áureos do fascismo. Há até espaço no ambiente político e no debate público para questionamentos sobre a democracia. Ainda bem que nem tudo é igual ao que era e ainda prevalece alguma racionalidade.

No contexto do debate público, a legislação ambiental foi atualizada para permitir, dentre outras coisas, a recuperação da BR-319, cuja recuperação foi iniciada há pouco tempo.

Estas duas ações poderão, em conjunto, começar a criar uma ambiência para o transporte mais competitivo na Região Norte. Em paralelo a isso, temos quase nada no debate. De fato, há tentativas do governo atual de conceder rios para favorecer outros países, da Câmara dos Deputados de abrir os céus para empresas estrangeiras, favorecendo outros países. Quase nada há para melhorar a condição da Amazônia para os amazônidas. Seguimos com pautas que favorecem estrangeiros ou facilitam a extração de riquezas.

Parece que os candidatos aos governos da Amazônia precisarão montar seus próprios planos. Não parece que teremos uma eleição federal com propostas que busquem os interesses da região. Tomara que, pelo menos, não entre na pauta um interesse em entregar a Amazônia. Não ter isso no debate público parece que será uma vitória no ritmo das insanidades. Parece pouco, mas, no contexto atual, é o que temos e não é pouco.

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

VEZ POR OUTRA, TENHO DÚVIDAS SE O PAÍS REALMENTE SE INTERESSA PELAS REGIÕES MAIS REMOTAS, POIS ELAS SEGUEM ISOLADAS E SEM PLANOS SUBSTANTIVOS DE INVESTIMENTOS EM DESENVOLVIMENTO TRANSFORMADOR, NEM COM UM MÍNIMO DO ANTIGO MOTE DO "INTEGRAR PARA ENTREGAR"

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL ACIONA OMC CONTRA TARIFAS DOS ESTADOS UNIDOS

Governo contesta sobretaxas de 25% e 12,5% impostas com base na Seção 301 e abre a primeira etapa formal da disputa comercial

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Palácio Itamaraty: o pedido de consultas feito abre um período de negociações entre Brasil e Estado Unidos antes da eventual instalação de um painel para julgamento da disputa

O governo brasileiro acionou nesta segunda-feira (27) o sistema de solução de controvérsias da Organização Mundial do Comércio (OMC) para contestar duas tarifas adicionais impostas pelos Estados Unidos

sobre produtos brasileiros. O pedido de consultas, apresentado pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE), representa a primeira etapa formal de uma disputa comercial no organismo internacional.

O PEDIDO DE CONSULTAS ABRE UM PERÍODO DE NEGOCIAÇÕES ENTRE OS DOIS PAÍSES ANTES DA EVENTUAL INSTALAÇÃO DE UM PAINEL PARA JULGAMENTO DA DISPUTA. ESSE MECANISMO BUSCA INCENTIVAR UMA SOLUÇÃO NEGOCIADA ANTES DO AVANÇO PARA AS ETAPAS FORMAIS DO PROCESSO

Segundo o Itamaraty, a iniciativa questiona duas medidas adotadas pelo governo norte-americano com base na Seção 301 da Lei de Comércio de 1974. A primeira estabeleceu uma tarifa adicional de 25% após uma investigação específica sobre o Brasil. A segunda acrescentou uma sobretaxa de 12,5% ao país em uma investigação que envolveu 60 economias.

De acordo com o MRE, a investigação que resultou na tarifa de 25% abordou temas como comércio digital, serviços de pagamentos eletrônicos, tarifas preferenciais, aplicação da legislação anticorrupção, proteção da propriedade intelectual, acesso ao mercado de etanol e combate ao desmatamento ilegal.

Já a tarifa de 12,5% teve como fundamento a avaliação norte-americana sobre a existência e a aplicação, por diferentes países, de medidas para impedir a importação de bens produzidos, total ou parcialmente, com trabalho forçado.

Na avaliação do governo brasileiro, as duas medidas são incompatíveis com os compromissos assumidos pelos Estados Unidos no âmbito do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT 1994) e das regras que disciplinam a solução de controvérsias da OMC.

O pedido de consultas abre um período de negociações entre os dois países antes da eventual instalação de um painel para julgamento da disputa. Esse mecanismo busca incentivar uma solução negociada antes do avanço para as etapas formais do processo.

Apesar da iniciativa, diplomatas brasileiros avaliam que a medida tem alcance prático limitado. Isso porque o sistema de solução de controvérsias da OMC enfrenta dificuldades desde 2019, quando o Órgão de Apelação ficou paralisado após os Estados Unidos bloquearem a nomeação de novos integrantes durante o primeiro mandato de Donald Trump.

Criada em 1995, a OMC estabelece as regras do comércio internacional e oferece aos seus membros um mecanismo para contestar medidas consideradas incompatíveis com os acordos multilaterais. O Brasil já utilizou esse instrumento em disputas anteriores, como o contencioso sobre os subsídios concedidos pelos Estados Unidos aos produtores de algodão, encerrado com decisão favorável ao país.

Leia a íntegra da nota divulgada pelo MRE:

“O Brasil apresentou, em 27 de julho, pedido de consultas aos Estados Unidos (EUA) no âmbito do sistema de solução de controvérsias da Organização Mundial do Comércio (OMC).

O pedido refere-se a duas medidas tarifárias adotadas pelos EUA sob a Seção 301 da sua Lei de Comércio de 1974. A primeira, resultante de investigação específica sobre o Brasil, impôs tarifa adicional de 25% e examinou atos, políticas e práticas brasileiras relacionados a comércio digital e serviços de pagamentos eletrônicos, tarifas preferenciais, aplicação da legislação anticorrupção, proteção da propriedade intelectual, acesso ao mercado de etanol e desmatamento ilegal. A segunda, resultante de investigação que abrangeu 60 economias, impôs tarifa adicional de 12,5% ao Brasil e examinou a existência e a aplicação de proibições à importação de bens produzidos, total ou parcialmente, com trabalho forçado.

O Brasil considera que as medidas norte-americanas são injustificadas e incompatíveis com obrigações dos EUA no âmbito do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio de 1994 (GATT 1994) e do Entendimento Relativo às Normas e Procedimentos sobre Solução de Controvérsias da OMC.”

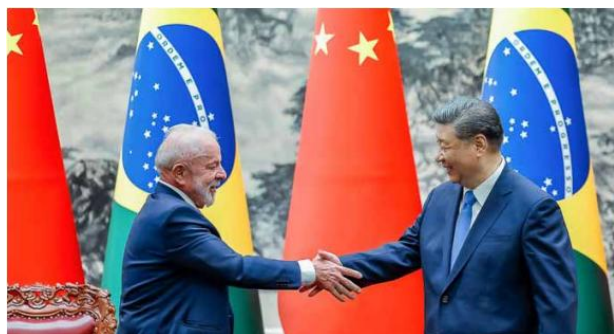
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - LULA E XI JINPING DEFENDEM ACELERAR ACORDO ENTRE MERCOSUL E CHINA

Presidentes também discutem integração dos projetos de desenvolvimento, cooperação em áreas estratégicas e temas da agenda internacional

Da Agência Brasil



Os presidentes Lula e Xi Jinping também concordaram que as restrições à livre navegação nos estreitos de Ormuz e Bab el-Mandeb têm efeitos nefastos sobre a economia mundial

Os presidentes do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, e da China, Xi Jinping, conversaram na noite de domingo (26) por mais de uma hora, em ligação telefônica. Além de tratarem da integração dos projetos nacionais de desenvolvimento, os líderes

também falaram sobre a formalização de uma zona livre de comércio que envolva os dois países.

De acordo com nota divulgada pela Secretaria de Comunicação Social (Secom), os presidentes “coincideram a respeito da importância de acelerar as tratativas para um acordo Mercosul-China, que contemple as necessárias flexibilidades.”

A ampliação da cooperação em áreas estratégicas e de alta tecnologia, como inteligência artificial, satélites, beneficiamento de minerais críticos e comércio de fertilizantes teve destaque nos propósitos compartilhados pelos dois presidentes.

Além de comentarem o balanço positivo do comércio entre os dois países, Lula e Xi Jinping avaliaram positivamente os resultados das ações bilaterais já em andamento, como a isenção de visto para visitas de curta duração, vigente nos dois países desde maio deste ano, e as agendas de atividades para ampliar o conhecimento mútuo entre brasileiros e chineses, promovidas pelas celebrações do Ano Cultural Brasil-China 2026.

Os conflitos globais e seus impactos sobre a vida das pessoas, a segurança alimentar e energética global foram destacadas pelos dois líderes como principais desafios da agenda global.

“Os presidentes expressaram profunda preocupação com a continuidade da situação humanitária em Gaza”, informa o comunicado da Secom.

Lula e Xi Jinping também concordaram que as restrições à livre navegação nos estreitos de Ormuz e Bab el-Mandeb têm efeitos nefastos sobre a economia mundial.

Os líderes destacaram a relevância do Grupo de Amigos da Paz - iniciativa diplomática liderada pelos dois países na ONU, com o objetivo de buscar uma solução pacífica aos conflitos, por meio do diálogo entre países do Sul Global - para o fim da Guerra na Ucrânia.

Apesar de criticarem a incapacidade do Conselho de Segurança das Nações Unidas de responder adequadamente aos conflitos, os presidentes reiteraram o compromisso com a defesa do multilateralismo e a intenção de atuarem de forma coordenada nos fóruns internacionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL CRESCE 36,2% NO ANO

Saldo acumulado até a quarta semana de julho chega a US\$ 48,9 bilhões, com avanço das exportações de agropecuária, indústria extrativa e transformação

Do Estadão Conteúdo

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,116 bilhão na quarta semana de julho. De acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), divulgados há pouco, o valor foi alcançado com exportações de US\$ 7,542 bilhões e importações de US\$ 6,426 bilhões.

O mês de julho acumula superávit de US\$ 6,539 bilhões, resultante de US\$ 27,586 bilhões em exportações e US\$ 21,046 bilhões em importações. O resultado completo do sétimo mês do ano, incluindo a quinta e última semana, será divulgado no próximo dia 6 de agosto.

Até a quarta semana de julho, na comparação com o mesmo período do mês de 2025, as exportações cresceram 9,7%. O desempenho dos setores foi o seguinte: crescimento de 14,3% em Agropecuária, que somou US\$ 6,399 bilhões; crescimento de 11,4% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 6,479 bilhões; e, por fim, crescimento de 6,4% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 14,501 bilhões.

Em relação às importações, houve alta de 7,0% na mesma comparação. Houve queda de 9,8% em Agropecuária, que somou US\$ 352 milhões; crescimento de 29,5% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 1,021 bilhão; e, por fim, crescimento de 6,4% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 19,543 bilhões.

Acumulado do ano

De janeiro até a quarta semana de julho, o ano acumula superávit de US\$ 48,897 bilhões, crescimento de 36,2% em relação ao mesmo período de 2025, quando o saldo somava US\$ 37,184 bilhões. A projeção do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) é de que o superávit da balança comercial seja de US\$ 90,0 bilhões neste ano, crescimento de 32,3% em relação a 2025. O resultado projetado para este ano é decorrente de uma previsão de US\$ 394,4 bilhões em exportações e US\$ 304,4 bilhões em importações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - UM TERÇO DAS EXPORTAÇÕES DO AGRO AOS EUA TERÃO SOBRETAXA 37,5%

Segundo levantamento da CNA, 32,9% das vendas serão atingidas simultaneamente pela nova tarifa de 12,5% e pela sobretaxa de 25% anunciada anteriormente

Do Estadão Conteúdo



Apesar do aumento da tributação, a CNA calcula que 53% das exportações do agro aos EUA permanecem isentas das duas tarifas

A nova tarifa adicional de 12,5% imposta pelos Estados Unidos sobre produtos brasileiros em uma investigação da Seção 301 relacionada ao combate ao trabalho forçado amplia o impacto sobre o agronegócio nacional e fará com que cerca de um terço das exportações do setor ao mercado americano passe a ter uma sobretaxa total de 37,5%.

Segundo levantamento da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), 32,9% das vendas do agro brasileiro aos EUA serão atingidas simultaneamente pela nova tarifa de 12,5% e pela sobretaxa de 25% anunciada anteriormente, enquanto outros 12,3% dos embarques estarão sujeitos exclusivamente ao novo adicional.

Em vídeo divulgado na sexta-feira (24), a diretora de Relações Internacionais da CNA, Sueme Mori, afirmou que a medida “prejudica a competitividade internacional dos produtos agropecuários brasileiros” e ressaltou que ela decorre da investigação conduzida pelo governo americano sobre a suposta ausência ou insuficiência de mecanismos brasileiros para impedir a importação de bens produzidos com trabalho forçado.

A executiva destacou que a nova medida é diferente da tarifa de 25% aplicada ao Brasil em outra investigação da Seção 301, concluída em 15 de julho. “As listas de exceções dos dois processos não são equivalentes. Produtos que ficaram isentos da tarifa de 25% não foram necessariamente excluídos da medida relacionada ao trabalho forçado”, explicou. Segundo ela, por esse motivo, “33% das exportações do agro brasileiro foram sobretaxadas simultaneamente pelas duas investigações e estão sujeitas às tarifas adicionais de 25% e 12,5%, totalizando uma sobretaxa de 37,5%”.

Apesar do aumento da tributação, a CNA calcula que 53% das exportações do agronegócio brasileiro para os Estados Unidos permanecem isentas das duas medidas da Seção 301. Outro 1,6% corresponde a produtos de madeira já sub metidos às tarifas da Seção 232 e, por isso, ficaram excluídos das duas novas investigações.

Impactos expressivos

Na avaliação da entidade, alguns segmentos tendem a sentir impactos mais expressivos por sua elevada dependência do mercado norte-americano. Mori observou que os Estados Unidos são o terceiro principal destino das exportações do agronegócio brasileiro, mas representam o principal mercado para algumas cadeias produtivas. “Cerca de 50% de tudo que o setor de pescados exporta tem como destino o mercado americano. No caso do mel, a participação dos Estados Unidos chega a 84%”, afirmou.

Ao comentar a investigação, a diretora reiterou que a CNA contestou os argumentos utilizados pelo Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR). Segundo ela, a entidade demonstrou ao governo americano que o Brasil possui “um dos mais robustos marcos legais e institucionais de combate ao trabalho forçado” e que, no setor agropecuário, esse sistema é “particularmente rigoroso”.

Ineficiente

A CNA também sustentou que a aplicação de tarifas não contribui para combater o trabalho forçado. “A imposição de tarifas sobre produtos brasileiros não contribui para o combate ao trabalho forçado e acaba penalizando produtores que cumprem rigorosamente a legislação, geram empregos e produzem de forma responsável”, afirmou Mori. Ela acrescentou que “a alta competitividade do agro brasileiro não tem relação com qualquer prática ilegal e tampouco prejudica a produção norte-americana”, destacando que as economias dos dois países são amplamente integradas.

A nota técnica da entidade ressalta ainda que a nova investigação possui caráter diferente da primeira ação da Seção 301 contra o Brasil. Enquanto o processo concluído em 15 de julho teve como alvo exclusivamente o País, a nova decisão alcança 60 parceiros comerciais dos Estados Unidos, responsáveis por cerca de 99,4% das importações americanas. O Brasil foi enquadrado entre as 54 economias consideradas pelo USTR como não impondo nem aplicando efetivamente uma proibição à importação de produtos produzidos com trabalho forçado.

Diálogo

Segundo a CNA, a entidade participou de todas as etapas da investigação, apresentou contribuições técnicas e participou das audiências públicas promovidas pelo USTR. A confederação informou que continuará atuando na defesa dos interesses do produtor rural brasileiro e das cadeias produtivas afetadas.

“Acreditamos que o diálogo continua sendo o melhor caminho para a construção de soluções e para o alcance de resultados benéficos tanto para o Brasil quanto para os Estados Unidos”, concluiu Mori.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

TRANSPORTES - HIDROVIAS - NOVO SUPER EL NIÑO COLOCA LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO EM ALERTA

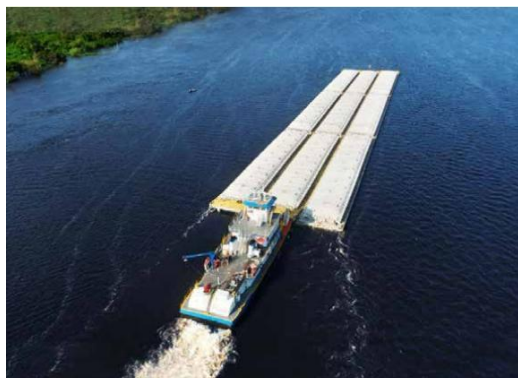
Especialistas defendem a dragagem do Rio Tapajós para garantir o escoamento da próxima safra e evitar prejuízos de até R\$ 850 milhões

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

A possibilidade de ocorrência de um novo Super El Niño entre o fim de 2026 e o início de 2027 voltou a colocar a infraestrutura logística brasileira em alerta. Com projeções de redução dos níveis dos rios amazônicos, especialistas defendem que a dragagem do Rio Tapajós se tornou uma medida estratégica para garantir o escoamento da próxima safra recorde de grãos e evitar impactos que podem ultrapassar R\$ 850 milhões para produtores e para toda a cadeia logística.

O Tapajós consolidou-se nos últimos anos como um dos principais corredores do Arco Norte para o transporte de cargas agrícolas. Em 2025, a hidrovia movimentou 16,8 milhões de toneladas,

crescimento de 14,3% em relação ao ano anterior. Soja e milho responderam por 88,4% desse volume, o equivalente a cerca de 14,9 milhões de toneladas. Somente no primeiro bimestre de 2026, foram movimentadas 2,38 milhões de toneladas, sendo 86% compostas por grãos.



A redução da navegabilidade do rio Tapajós durante a estiagem poderia provocar consequências como o redirecionamento da produção para outros corredores de transporte

Para o CEO da MoveInfra, Ronei Glanzmann, a questão deixou de ser apenas ambiental e passou a envolver diretamente a competitividade da logística brasileira. A entidade reúne seis dos principais grupos de infraestrutura do país: CCR, EcoRodovias, Hidrovias do Brasil, Rumo, Santos Brasil e Ultracargo.

Segundo estimativas da MoveInfra, uma eventual paralisação do Tapajós durante três a quatro meses poderia retirar entre 3,1 milhões e 5 milhões de toneladas do corredor hidroviário, gerar custos adicionais entre R\$ 510 milhões e R\$ 850 milhões e provocar emissões extras superiores a 55 mil toneladas de CO2 devido ao aumento do uso do transporte rodoviário.

“Estamos falando do principal corredor hidroviário do agronegócio brasileiro. Se a dragagem não ocorrer, precisamos saber qual é o plano de contingência para escoar soja e milho”, afirma.

Segundo Glanzmann, a preocupação aumenta diante das projeções climáticas que apontam alta probabilidade de ocorrência do El Niño e possibilidade de um evento mais intenso.

“Há estimativas indicando 98% de probabilidade do fenômeno até 2026 e cerca de 37% de chance de um Super El Niño. Se isso ocorrer, podemos repetir um cenário semelhante ao de 2023 e 2024, quando os rios amazônicos atingiram níveis críticos”, completa.

Corredor

Glanzmann destaca que o modal hidroviário é atualmente um dos mais eficientes da matriz brasileira, tanto pelo aspecto econômico quanto ambiental.

“O transporte hidroviário é ainda mais eficiente que o ferroviário e muito superior ao rodoviário em emissões e consumo energético. A criação da Secretaria Nacional de Hidrovias demonstra que o governo compreendeu essa importância”, explica.

Segundo ele, a dragagem prevista representa uma solução construída após sucessivas revisões no projeto.

Inicialmente, a proposta previa a retirada de cerca de três milhões de metros cúbicos de sedimentos. Posteriormente, o volume foi reduzido para aproximadamente um milhão de metros cúbicos, com alterações para preservar áreas sensíveis e reduzir impactos ambientais.

“O projeto foi ajustado justamente para minimizar impactos ambientais e sociais. Além disso, os custos seriam assumidos pelas empresas privadas, cabendo ao DNIT a fiscalização”, afirma.

Efeito dominó

A redução da navegabilidade do Tapajós durante a estiagem poderia provocar impactos em cadeia no sistema logístico brasileiro. Uma das principais consequências seria o redirecionamento da produção para outros corredores de transporte.

“A alternativa acaba sendo Santos. Mas isso significa colocar milhões de toneladas adicionais nas rodovias, aumentar congestionamentos, elevar o consumo de diesel e pressionar toda a infraestrutura do Sudeste”, diz.

O Porto do Itaqui também aparece como alternativa, mas possui limitações relacionadas à operação conjunta com o transporte ferroviário de minério pela Estrada de Ferro Carajás. Já a hidrovia do Madeira enfrenta restrições naturais de calado durante períodos de seca.

Gargalo da armazenagem

Outro ponto destacado pelo executivo é a baixa capacidade de armazenagem de grãos no país.

Segundo Glanzmann, enquanto produtores de países com clima temperado conseguem manter parte da produção armazenada por períodos maiores, o Brasil ainda opera com forte dependência do escoamento imediato.

“A soja precisa ser seca e armazenada. Grande parte dessa infraestrutura está justamente concentrada em Miritituba. Se o fluxo é interrompido, não existe capacidade suficiente para absorver toda essa produção”, afirma.

Para o executivo, o cenário reforça a necessidade de adaptar a infraestrutura brasileira aos efeitos das mudanças climáticas.

“O Brasil precisa discutir infraestrutura resiliente. Não basta ampliar capacidade logística; é preciso prepará-la para eventos climáticos extremos que tendem a ocorrer com maior frequência”, conclui.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - SETOR PRODUTIVO REAGE CONTRA SUSPENSÃO DA CONCESSÃO DO CANAL DE ITAJAÍ

Entidades alertam para risco de atrasos nos investimentos, enquanto Superintendência afirma que revisão busca evitar falhas no contrato

Por **CÁSSIO LYRA** redacao.jornal@redenenews.com.br



O projeto de concessão do canal de acesso ao Porto de Itajaí prevê investimentos de R\$ 350 milhões ao longo de 25 anos, com a possibilidade de renovação por mais 25 anos

Entidades empresariais de Itajaí e de Santa Catarina manifestaram preocupação com o pedido de suspensão do processo de concessão do canal de acesso ao complexo portuário feito pela Superintendência do Porto de Itajaí. Em nota divulgada pela Associação Empresarial de Itajaí

(ACII), a entidade afirma que a medida surpreendeu representantes do setor produtivo da região e de todo o estado.

O pedido foi encaminhado à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). No documento, a Superintendência argumenta que a modelagem da concessão ainda apresenta falhas técnicas e econômicas e solicita a revisão dos estudos antes da continuidade do processo.

A ACII destacou que o pedido de suspensão ocorreu durante a fase final do processo, quando o edital está prestes a ser publicado para o mercado, com o leilão previsto para setembro pelo Governo Federal, e afirmou estar preocupada principalmente com a possibilidade de novos atrasos na licitação, que poderiam gerar novas discussões entre os órgãos envolvidos.

Segundo a entidade, o setor produtivo defende que o canal necessita de investimentos estruturantes para garantir sua competitividade nos próximos anos. Entre as obras consideradas prioritárias estão o

aprofundamento do canal, a ampliação da bacia de evolução e outras melhorias voltadas à operação de navios de até 400 metros.

Possíveis atrasos na discussão da licitação representam, segundo a associação, riscos não apenas para o Porto de Itajaí, mas também para a Portonave, terminal privado localizado em Navegantes. “A postergação dos investimentos pode reduzir a competitividade do complexo, comprometer sua capacidade de atrair novas linhas de navegação e cargas e fazer com que os dois portos percam protagonismo no cenário logístico nacional”, diz a nota.

Ao final do posicionamento, a ACII pediu que a Antaq conduza a análise do pedido de suspensão com agilidade e previsibilidade, preservando o interesse público e garantindo que decisões estratégicas não sofram novos retrocessos.

Superintendente rebate

O superintendente do Porto de Itajaí, Artur Antunes Pereira, afirmou ao BE News que entende o posicionamento de empresas e entidades empresariais que cobram agilidade para a realização da concessão, mas reforçou que o pedido de suspensão busca garantir a melhor modelagem para a concessão do complexo portuário.

Segundo ele, a Autoridade Portuária identificou inconsistências na modelagem do projeto, algumas delas também apontadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU), como questões relacionadas aos estudos técnicos, aos cálculos tarifários e ao cronograma de investimentos.

“O que eu tenho dialogado com quem está reclamando do nosso pedido é ler os motivos pelos quais nós estamos entrando com essa suspensão. Entendo os terminais, todo mundo está ansioso para que esses investimentos aconteçam, mas o meu papel como gestor é defender o Porto de Itajaí, então estou fazendo uma defesa da instituição”, pontuou.

Um dos principais pontos levantados pela Superintendência é que a modelagem prevê o início das obras de aprofundamento do canal apenas a partir do quarto ano da concessão. Para Pereira, esse cronograma pode comprometer o objetivo de preparar o complexo para receber navios de até 400 metros e reduzir sua competitividade.

A lista de critérios enviada à Antaq tem como objetivo garantir um planejamento de longo prazo, defende o superintendente.

“É muito comum se reclamar do setor público, dizendo que não se planeja adequadamente e depois comete os erros lá na frente. O que temos chamado aqui é todos à mesa, para dar garantia de que o planejamento vai sair correto para que não se condicione a cidade a passar cinco décadas pagando erros por falta de planejamento. Então, não consigo concordar com as reclamações que eventualmente estão sendo feitas, por mais que eu as entenda, são fundadas legitimamente por uma ansiedade que os investimentos aconteçam no canal”, finalizou.

Projeto

O projeto de concessão prevê investimentos de R\$ 350 milhões ao longo de 25 anos, com possibilidade de renovação por mais 25 anos. Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, a expectativa é realizar o leilão em setembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DO AÇU CRIA PLATAFORMA DIGITAL PARA ORGANIZAR PROJETOS DE INOVAÇÃO

Ferramenta desenvolvida em parceria com a AutoU substitui controles em planilhas e reúne, em um único ambiente, ideias, projetos e resultados do Cais Açú Lab

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Porto do Açu: por meio da plataforma, os funcionários podem cadastrar propostas, formar equipes, comentar ideias, participar de votações e acompanhar a evolução dos projetos

O Porto do Açu passou a utilizar uma nova plataforma digital para organizar e acompanhar seus projetos de inovação. Desenvolvida em parceria com a AutoU, a ferramenta foi criada para facilitar a gestão do Cais Açu Lab, o ecossistema de inovação do porto, reunindo em um só lugar informações que antes ficavam espalhadas em planilhas, e-mails e diferentes sistemas de controle.

A plataforma funciona como um ambiente de acompanhamento de todas as etapas dos projetos de inovação: desde o recebimento de uma ideia apresentada por colaboradores até a avaliação, desenvolvimento e análise dos resultados das iniciativas.

A ferramenta permite que a equipe de inovação acompanhe quais projetos estão em andamento, quem são os responsáveis, quais resultados foram alcançados e quais ações precisam de prioridade. Também possibilita a criação de painéis de acompanhamento com indicadores e dados estratégicos para apoiar a tomada de decisão.

Segundo Juliane Carneiro, gerente de inovação do Porto do Açu, a criação da plataforma foi necessária diante do crescimento das iniciativas desenvolvidas pelo Cais Açu Lab.

“À medida que nosso ecossistema de inovação cresceu, tornou-se essencial contar com uma plataforma capaz de centralizar informações, garantir maior rastreabilidade dos dados e oferecer uma visão integrada de todo o portfólio. Como o modelo de inovação do Cais Açu Lab possui características próprias, a construção de uma solução customizada foi fundamental para apoiar nossa gestão e ampliar a capacidade de análise e tomada de decisão”, afirmou.

Antes da ferramenta, parte do acompanhamento dos projetos era feita manualmente, o que exigia mais tempo da equipe e dificultava a visualização geral das iniciativas. Com a nova plataforma, processos foram automatizados e as informações passaram a estar disponíveis em um único ambiente.

Além da gestão dos projetos, a ferramenta também passou a apoiar o programa de intraempreendedorismo Cais de Ideias, que incentiva colaboradores a sugerirem soluções para desafios encontrados na operação do porto.

Por meio da plataforma, os funcionários podem cadastrar propostas, formar equipes, comentar ideias, participar de votações e acompanhar a evolução dos projetos. Recursos como curtidas, reações e mecanismos de gamificação também ajudam a estimular a participação.

Na última edição do programa, mais de 240 colaboradores participaram da iniciativa ao longo de quatro meses. Foram desenvolvidas 30 ideias estruturadas por 50 colaboradores, além de mais de 600 interações registradas no ambiente digital.

Plataforma adaptada

Para Eduardo Julianelli, cofundador da AutoU, o diferencial da solução foi criar uma plataforma adaptada às necessidades do Porto do Açu, em vez de utilizar uma ferramenta pronta.

“Nosso compromisso foi desenvolver uma plataforma que refletisse exatamente a realidade operacional do Porto do Açu. Desde a arquitetura da informação até os fluxos de trabalho, tudo foi desenhado para apoiar os processos da área de inovação, respeitando sua cultura, sua forma de gestão e seus objetivos estratégicos”, explicou.



A plataforma também integrou duas áreas que normalmente funcionam separadamente: o recebimento de ideias dos colaboradores e o acompanhamento dos projetos de inovação. Com isso, sugestões passam a seguir um fluxo organizado, desde a proposta inicial até a possível implementação.

Segundo a AutoU, tecnologias como inteligência artificial podem ampliar ainda mais esse processo, ajudando a organizar informações, automatizar tarefas e permitir que as equipes dediquem mais tempo à criação de soluções e à tomada de decisões estratégicas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - EMPRESA É ADVERTIDA PELA ANTAQ POR DESCUMPRIR REGRAS NO PORTO DO RECIFE

Companhia não apresentou no prazo documentos obrigatórios sobre bens reversíveis vinculados a contratos de transição

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A empresa SCS Comercial e Serviços Químicos Ltda. foi penalizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) por não cumprir prazos relacionados à entrega de documentos obrigatórios dos contratos de transição de áreas arrendadas no Porto do Recife (PE).

Segundo a decisão da Agência, a empresa não apresentou, dentro do prazo previsto, a primeira Lista de Bens Reversíveis referente aos Contratos de Transição nº 2025/084/00 e nº 2025/047/00, que envolvem as áreas PDZ-11-A e PDZ-11-B. A companhia também não entregou no prazo a avaliação desses bens, que deveria ser feita por uma empresa especializada ou por profissionais com experiência comprova da.

A Lista de Bens Reversíveis reúne os equipamentos, instalações e outros ativos utilizados na operação portuária que, ao final do contrato, podem ser devolvidos ao poder concedente. A avaliação desses bens permite acompanhar as condições de conservação e o valor dos ativos vinculados às áreas arrendadas.

Como penalidade pelo descumprimento das obrigações de envio de informações e documentos exigidos pela agência reguladora, a Antaq aplicou uma advertência à empresa.

A reportagem solicitou o posicionamento da empresa sobre o ocorrido, mas ainda não obteve resposta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PROGRAMAS DE DESCARBONIZAÇÃO DE PORTOS SERÃO PUBLICADOS ATÉ DEZEMBRO

Propostas passarão por consulta pública entre setembro e outubro, após processo participativo que reuniu 351 contribuições do setor

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Ministério de Portos e Aeroportos prevê publicar até 11 de dezembro os programas nacionais de descarbonização de portos e da navegação. Antes da conclusão dos documentos, as propostas deverão passar por consulta pública, prevista para setembro ou outubro deste ano.

O cronograma foi apresentado durante a terceira etapa do workshop de participação setorial para a elaboração do PND-Portos e do PND-Navegação, realizada em 22 de julho. Os programas estão sendo desenvolvidos pelas secretarias nacionais de Portos e de Hidrovias e Navegação, em parceria

com o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC).



A iniciativa busca estabelecer diretrizes nacionais para a redução das emissões de gases de efeito estufa no sistema portuário e na navegação marítima e interior brasileiros

A iniciativa busca estabelecer diretrizes nacionais para a redução das emissões de gases de efeito estufa no sistema portuário e na navegação marítima e interior. Os programas foram instituídos pela Portaria nº 736, publicada pelo ministério em

dezembro de 2025, e estão alinhados ao Plano Clima, à Política Nacional sobre Mudança do Clima, à Taxonomia Sustentável Brasileira e ao Plano Nacional de Transição Energética.

A elaboração dos programas foi dividida em três etapas. A primeira apresentou um diagnóstico inicial sobre nove áreas estratégicas e abriu espaço para manifestações dos participantes. Na segunda fase, empresas e entidades enviaram sugestões por meio de formulário eletrônico. A última etapa reúne os resultados da participação setorial e servirá de base para a elaboração dos documentos que serão submetidos à consulta pública.

Até o encerramento da segunda etapa, foram registradas 351 contribuições de 13 instituições. O processo contou ainda com 229 inscritos e 201 participantes na primeira fase do workshop, além de 17 reuniões virtuais com 34 representantes, envolvendo mais de 500 instituições. Também foram recebidos 123 questionários de 120 representantes ligados a mais de 400 organizações.

As contribuições foram organizadas em nove áreas: energia e combustíveis alternativos; eletrificação e fornecimento de energia aos navios atracados; infraestrutura portuária e acessos; eficiência operacional e digitalização; governança e financiamento; resiliência climática; pesquisa e inovação; inventários de emissões; e capacitação profissional.

Os programas deverão envolver não apenas autoridades portuárias e armadores, mas também outros setores da cadeia logística.

O levantamento considerou 21 segmentos, incluindo terminais arrendados e privados, operadores portuários, navegação de cabotagem e longo curso, ferrovias, rodovias, produtores de combustíveis, fabricantes de motores, estaleiros e empresas de construção naval.

A proposta é criar uma base comum para orientar investimentos, metas de redução de emissões e ações de transição energética em uma cadeia com diferentes níveis de operação e tecnologia. Atualmente, portos e terminais brasileiros já desenvolvem iniciativas próprias de eletrificação, eficiência energética, uso de combustíveis renováveis e elaboração de inventários, mas ainda não existe uma estratégia nacional integrada para o setor.

Com a publicação dos programas, o governo pretende conectar essas iniciativas e estabelecer diretrizes para que portos, embarcações e acessos terrestres avancem de forma coordenada. A consulta pública será a etapa final de participação antes da consolidação dos instrumentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/07/2026

TRANSPORTES – PORTOS - ANTAQ HABILITA TERMINAL AMAZÔNIA PARÁ PARA OPERAÇÕES INTERNACIONAIS

Autorização parcial tem validade inicial de 180 dias e permite movimentação de cargas por meio da estrutura flutuante já aprovada pela agência

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O Terminal Amazônia Pará (TAP), localizado em Barcarena (PA), foi habilitado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para realizar operações de tráfego internacional pelo período inicial de 180 dias. A medida foi publicada no Diário Oficial da União nesta segunda-feira (27) e tem caráter parcial.

A autorização permite apenas as operações realizadas por meio de uma estrutura flutuante, composta por um quadro de boias. Durante esse período, o terminal poderá movimentar cargas internacionais exclusivamente dentro da configuração física e operacional aprovada pela agência.

A liberação não permite a ampliação da área operacional, o uso de estruturas diferentes das já autorizadas, a alteração do tipo de carga movimentada nem o início de novas operações não previstas.

Segundo a Antaq, a habilitação não substitui autorizações e fiscalizações exigidas por outros órgãos. O terminal deverá continuar atendendo às exigências da Marinha do Brasil, da Receita Federal, de órgãos ambientais e das comissões de segurança portuária, como a Cesportos e a Conportos.

Com a medida, o TAP passa a integrar a lista de instalações autorizadas a operar no comércio exterior, ainda que de forma limitada, reforçando a capacidade logística de Barcarena, um dos principais polos portuários do Norte do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

TRANSPORTES – LOGÍSTICA - OPINIÃO - OS PEQUENOS PORTOS E SEUS GRANDES IMPACTOS NA LOGÍSTICA BRASILEIRA



ERNESTO SAMPAIO

Diretor-presidente da Companhia
Docas de São Sebastião (CDSS)

opinioao@portalbenews.com.br

Via de regra, o debate sobre infraestrutura portuária no Brasil é pautado por uma lógica aparentemente simples: quanto maior o porto, maior sua importância econômica. A relevância de um terminal costuma ser medida pelo volume movimentado, pela extensão de seus cais ou pela escala de suas operações.

Essa visão é compreensível em um país que ainda enfrenta desafios históricos de infraestrutura, mas é insuficiente para responder às demandas de um sistema logístico moderno, integrado e resiliente.

A força do sistema portuário brasileiro não depende apenas da existência de grandes complexos marítimos, mas da capacidade de formar uma rede diversificada e complementar, apta a atender diferentes cadeias produtivas e regiões. Nesse contexto, os portos de pequeno e médio porte exercem uma função estratégica que merece maior reconhecimento.

Sistemas excessivamente concentrados são mais vulneráveis. Quando um elo da cadeia é interrompido, os impactos se propagam rapidamente por toda a economia. Por isso, países que buscam aumentar sua competitividade investem não apenas em grandes hubs logísticos, mas também em redes portuárias distribuídas e resilientes.

Os portos regionais não competem com os grandes complexos; eles os complementam. Em cidades de menor porte, a atividade portuária gera empregos, fortalece cadeias produtivas, atrai investimentos, amplia a arrecadação e cria oportunidades que dificilmente chegariam por outros meios. São



infraestruturas capazes de conectar economias locais aos mercados nacional e internacional, promovendo desenvolvimento mais equilibrado.

O Porto de São Sebastião exemplifica esse modelo. Embora não esteja entre os maiores do país em volume movimentado, desempenha papel estratégico para importantes cadeias produtivas paulistas. Os insumos que chegam pelo terminal abastecem setores como vidro, embalagens, alimentos, bebidas e construção civil, oferecendo previsibilidade logística, eficiência operacional e integração regional.

Essa é uma distinção essencial: existe diferença entre ser grande em volume e ser indispensável em função.

Além dos ganhos econômicos, investimentos portuários impulsionam mobilidade, segurança viária, qualificação profissional e atração de novos empreendimentos. Quando planejados de forma integrada ao território, tornam-se vetores de desenvolvimento econômico e social.

O tema ganha ainda mais relevância diante da descarbonização da economia, da necessidade de cadeias de suprimentos mais resilientes e dos desafios impostos pelas mudanças climáticas. Fortalecer os portos regionais deixou de ser apenas uma decisão de infraestrutura: tornou-se uma estratégia de competitividade nacional.

Além disso, trata-se de uma agenda alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas. Ao promover emprego e crescimento econômico, estimular investimentos em infraestrutura resiliente, reduzir desigualdades regionais e fortalecer comunidades locais, os pequenos portos demonstram que eficiência logística e desenvolvimento sustentável podem caminhar juntos.

O Brasil precisa avançar para uma visão mais ampla de seu sistema portuário. A expansão dos grandes complexos continuará essencial, mas a competitividade do País dependerá cada vez mais da integração entre modais, da diversificação dos corredores logísticos e do fortalecimento de uma rede portuária preparada para um território continental.

Em um cenário de crescente incerteza econômica, climática e geopolítica, resiliência tornou-se um ativo estratégico. E ela se constrói com diversidade, complementaridade e planejamento de longo prazo.

Nesse sentido, ampliar a capacidade operacional do Porto de São Sebastião significa fortalecer não apenas um terminal, mas toda a logística nacional, gerando impactos positivos para a economia brasileira.

Ernesto Sampaio. Diretor-presidente da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS).

O BRASIL PRECISA AVANÇAR PARA UMA VISÃO MAIS AMPLA DE SEU SISTEMA PORTUÁRIO. A EXPANSÃO DOS GRANDES COMPLEXOS CONTINUARÁ ESSENCIAL, MAS A COMPETITIVIDADE DO PAÍS DEPENDERÁ CADA VEZ MAIS DA INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS, DA DIVERSIFICAÇÃO DOS CORREDORES LOGÍSTICOS E DO FORTALECIMENTO DE UMA REDE PORTUÁRIA PREPARADA PARA UM TERRITÓRIO CONTINENTAL.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - PEDÁGIO ELETRÔNICO NA ANCHIETA IMIGRANTES TEM ESTREIA ADIADA

Mudança ocorre após decisão de transferir um dos pórticos da Rodovia dos Imigrantes para o km 38; nova data ainda será definida

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo a SPI e a Artesp, o pórtico localizado na pista norte da Imigrantes será transferido para a região do km 38. O equipamento estava previsto para outro ponto da rodovia

O Governo de São Paulo adiou a entrada em operação do sistema de pedágio eletrônico Siga Fácil no Sistema Anchieta-Imigrantes. A mudança ocorre após a decisão de reposicionar um dos pórticos de cobrança na Rodovia dos Imigrantes, no sentido capital, antes do início da operação comercial. Com isso, a implantação, inicialmente prevista para 1º de agosto, terá uma nova data, que ainda será

anunciada.

Segundo a Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) e a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), o pórtico localizado na pista norte da Rodovia dos Imigrantes será transferido para a região do km 38. O equipamento estava previsto para outro ponto da rodovia. Já os pórticos da Via Anchieta, no km 33, e da pista sul da Imigrantes, no km 29, permanecem sem alterações.

De acordo com o governo estadual, a decisão foi tomada após avaliações técnicas e discussões realizadas durante a fase de implantação do sistema. A alteração busca preservar deslocamentos locais e reduzir impactos sobre motoristas que utilizam trechos da rodovia sem percorrer toda a serra.

Até que o novo sistema entre em operação, o modelo atual de cobrança será mantido. As praças de pedágio da Via Anchieta, em Riacho Grande (km 31), e da Rodovia dos Imigrantes, em Piratininga (km 32), continuarão cobrando a tarifa de R\$ 40,60 apenas no sentido litoral.

Quando o Siga Fácil começar a operar, as praças físicas serão substituídas por pórticos de cobrança eletrônica. O sistema passará a dividir a tarifa entre os dois sentidos da viagem: R\$ 20,30 na descida da serra e R\$ 20,30 na subida. Na descida, a cobrança será feita pelos pórticos da Via Anchieta, no km 33, e da Rodovia dos Imigrantes, no km 29. Na subida, a cobrança ocorrerá no novo pórtico da Imigrantes, no km 38.

O Siga Fácil utiliza tecnologia de pedágio eletrônico (free flow), que elimina a necessidade de parada em praças de cobrança. Os veículos são identificados automaticamente durante a passagem pelos pórticos, e o pagamento é realizado de forma eletrônica, por meio de tag veicular ou de outros meios disponibilizados pelo sistema.

Antes do início da operação comercial, os equipamentos passaram por testes de funcionamento e validações tecnológicas para verificar os sistemas de identificação dos veículos e a infraestrutura de cobrança. Segundo o governo paulista, essas avaliações permitiram identificar a necessidade de reposicionar um dos pórticos antes da entrada em operação definitiva.

A nova data para o início da cobrança eletrônica será divulgada após a conclusão das obras de reposicionamento do equipamento e dos procedimentos técnicos e administrativos necessários para a implantação do sistema.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

TRANSPORTES – REFORMA DE CURVAS DA ANCHIETA TEM CONCLUSÃO PREVISTA PARA SETEMBRO

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

As obras para redesenhar curvas da Via Anchieta no trecho de serra estão concentradas atualmente na pista sul (sentido litoral), nos km 41, 44 e 46, com conclusão prevista para setembro de 2026, segundo a Ecovias. Essa etapa envolve a reconfiguração geométrica das curvas, com ampliação das

faixas de rolamento e melhorias no raio de curvatura, visando adaptar a rodovia às condições atuais de tráfego.

Na sequência, as intervenções serão realizadas na pista norte (sentido São Paulo), nas curvas localizadas nos km 44, 43 e 41. O início dessa nova fase está previsto para ainda este ano, com conclusão estimada para 2027.

As obras incluem serviços como terraplanagem, drenagem, pavimentação, demolições e implantação de barreiras rígidas, além de nova sinalização vertical e horizontal. Também estão previstas melhorias nas condições de visibilidade em trechos de serra, um dos pontos críticos da rodovia.

Projetada na década de 1940, a Via Anchieta foi concebida para um perfil de tráfego diferente do atual. Com o aumento da circulação de veículos pesados, como bitrens e rodotrens, tornou-se necessária a adequação de curvas específicas para garantir melhores condições operacionais e de segurança.

O avanço geral das intervenções é de cerca de 15%. Durante a execução das obras, a concessionária mantém planejamento operacional para reduzir impactos no tráfego, com reforço na sinalização e monitoramento contínuo do trecho.

As intervenções integram o programa de modernização do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), que também prevê a ampliação de recursos tecnológicos ao longo da rodovia, como sistemas de monitoramento, painéis de mensagens variáveis e radares operados pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

MINERAÇÃO - SEM PRODUZIR, BRE LEVA PROJETO BAIANO DE R\$ 908 MILHÕES À BOLSA

Mineradora cria a Alurion Resources, capta R\$ 177 milhões em IPO na Austrália e mantém participação avaliada em cerca de R\$ 145 milhões

Da Agência Minera Brasil – Do Estadão Conteúdo



O projeto Amargosa reúne recurso mineral estimado em 568 milhões de toneladas de bauxita, das quais cerca de 98 milhões de toneladas poderiam ser embarcadas diretamente

A Brazilian Rare Earths (BRE) levará à Bolsa de Valores da Austrália um projeto de mineração na Bahia avaliado em aproximadamente R\$ 908 milhões, mesmo sem ter iniciado a produção. A estratégia combina anos de trabalho geológico, valorização dos minerais críticos e uma estrutura societária que permitiu financiar o desenvolvimento do ativo sem comprometer os recursos

destinados ao principal negócio da companhia, voltado às terras raras.

A nova empresa, batizada de Alurion Resources, será listada na Australian Securities Exchange (ASX) em 3 de agosto, sob o código ALU. O IPO levantará R\$ 177 milhões com a emissão de 47,6 milhões de ações. A oferta teve demanda superior ao volume disponível.

Antes da abertura de capital, a BRE distribuirá gratuitamente 157,1 milhões de ações da Alurion aos seus acionistas. Outros 39 milhões de ações permanecerão sob controle da companhia.



Após o IPO, os atuais acionistas da BRE deterão diretamente cerca de 64,5% da Alurion. A controladora manterá participação de aproximadamente 16%, avaliada em torno de R\$145 milhões, enquanto os investidores do IPO ficarão com os 19,5% restantes.

A operação permite que os acionistas recebam participação em uma segunda empresa listada, enquanto a BRE preserva exposição ao projeto e cria uma estrutura independente para captar recursos destinados ao desenvolvimento de Amargosa.

A cisão transfere para a Alurion praticamente o mesmo grupo de investidores reunido pela BRE. Entre os principais acionistas estão Whitehaven Coal, Todd Hannigan, Paulo Roberto Santoro Salomão, Regal, Hancock Prospecting, Bernardo da Veiga, Dominic Allen e Kitabella Family Trust.

Hannigan e Bernardo da Veiga assumirão cargos executivos na Alurion. John Vander Ploeg continuará como diretor financeiro das duas empresas, enquanto a BRE seguirá prestando serviços corporativos durante a transição.

A oferta foi coordenada por Canaccord Genuity e Petra Capital, os mesmos bancos responsáveis pelo IPO da BRE em 2023.

O ativo que deu origem à Alurion foi adquirido da Rio Tinto em outubro de 2023 por cerca de R\$ 47,1 milhões. Em 2025, o pagamento futuro previsto foi convertido em royalty sobre a produção de bauxita. A Rio Tinto também manteve garantias sobre os direitos minerários e opção de adquirir 20% de um eventual projeto de níquel.

A BRE continuará respondendo temporariamente pelas obrigações assumidas com a Rio Tinto até a substituição formal das garantias.

Bauxita e gálio

O projeto Amargosa reúne recurso mineral estimado em 568 milhões de toneladas de bauxita, das quais cerca de 98 milhões de toneladas poderiam ser embarcadas diretamente, sem beneficiamento inicial.

As reanálises também identificaram aproximadamente 27,1 milhões de quilos de gálio contido no minério. Apesar do potencial estratégico, o mineral ainda não integra a projeção econômica do projeto.

Na primeira etapa, o projeto será baseado exclusivamente na produção de bauxita, com capacidade prevista de cinco milhões de toneladas por ano e transporte rodoviário até o Porto de Enseada.

O investimento estimado para a primeira fase é de R\$ 602,6 milhões. Pelas premissas do estudo de escopo, a operação teria vida útil de 17 anos, Ebitda médio anual de R\$ 516,5 milhões e valor presente líquido de R\$ 3,19 bilhões.

A empresa ressalta que essas projeções decorrem de estudo preliminar e estão sujeitas a incertezas. A produção está prevista para 2029, condicionada à conclusão dos estudos, obtenção das licenças ambientais e captação dos recursos necessários.

Os R\$ 177 milhões captados no IPO não serão suficientes para construir a mina. Considerando também o caixa existente, a Alurion terá R\$ 182,6 milhões para financiar cerca de dois anos de desenvolvimento, dos quais aproximadamente R\$ 124 milhões serão aplicados diretamente na maturação do projeto.

Desafios

A infraestrutura de exportação ainda depende de definições. A Alurion assinou memorando de entendimento não vinculante para avaliar o uso do Porto de Enseada. Uma futura expansão para 15 milhões de toneladas anuais dependerá da Fiol e do Porto Sul, ainda sem contratos firmados.

O potencial do gálio permanece como principal fator de valorização futura, mas sua exploração comercial dependerá de testes adicionais e de acordos com refinarias.

Além disso, o empreendimento ainda precisará concluir a aquisição de terras, realizar consultas às comunidades, finalizar os estudos ambientais e obter as licenças necessárias.

Com a cisão, a BRE cria uma empresa dedicada ao desenvolvimento de Amargosa, preserva participação relevante no negócio e oferece aos acionistas uma segunda companhia listada. A abertura de capital financia a preparação do projeto; a implantação da mina dependerá das próximas etapas de licenciamento, financiamento e execução.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

ENERGIA - BRASIL E COREIA DO SUL FIRMAM ACORDO DE COOPERAÇÃO ENERGÉTICA

O documento aborda iniciativas nas áreas de energias renováveis, eficiência energética, transmissão e distribuição de energia elétrica, entre outras

Do Estadão Conteúdo



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse que a assinatura é um avanço para transformar as relações entre empresas brasileiras e sul coreanas.

Os governos do Brasil e da Coreia do Sul assinaram, nesta segunda-feira, 27, um Memorando de Entendimento sobre Cooperação na Área de Energia, segundo o Ministério de Minas e Energia (MME). O acordo estabelece um novo marco para desenvolvimento de ações conjuntas voltadas à aceleração da transição energética.

O memorando, com vigência inicial de cinco anos e com renovação automática, contém iniciativas nas áreas de energias renováveis, eficiência energética, transmissão e distribuição de energia elétrica, redes inteligentes, pesquisa e desenvolvimento, além da capacitação técnica e do intercâmbio de especialistas.

A parceria também inclui a troca de informações científicas, técnicas e regulatórias, a aproximação entre instituições públicas e privadas, o desenvolvimento de projetos-piloto e a promoção de iniciativas conjuntas em fóruns internacionais de energia.

A assinatura dá continuidade às conversas iniciadas durante a visita de Estado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) à República da Coreia, em fevereiro deste ano. Na ocasião, os dois países elevaram o relacionamento ao nível de Parceria Estratégica e adotaram o Plano de Ação Brasil-Coreia 2026-2029, que estabelece diretrizes para ampliar a cooperação em áreas como energia, minerais críticos, inovação, transformação digital, comércio e investimentos.

Avanço

Segundo o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), a assinatura é um avanço para transformar as relações entre empresas brasileiras e sul coreanas.

“Estamos prontos para trabalhar em conjunto com o governo e as empresas sul-coreanas para ampliar a cooperação em áreas estratégicas como energias renováveis, eficiência energética, infraestrutura inteligente e modernização dos sistemas elétricos, gerando inovação, investimentos e desenvolvimento para os dois países”, afirmou em nota.



O presidente Lula também anunciou nesta segunda-feira a criação de um grupo de trabalho para identificar pontos sensíveis que ainda dificultam a conclusão de um acordo comercial entre Mercosul e Coreia do Sul, após uma reunião com o presidente do país, Lee Jae-Myung, no Palácio da Alvorada.

As discussões sobre um acordo de livre comércio começaram em 2018, mas ainda não avançaram. A última rodada de negociações formais ocorreu há quase cinco anos, entre agosto e setembro de 2021. O vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) vai coordenar o grupo de trabalho pelo lado do Brasil, segundo Lula.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

ENERGIA - AIE VÊ RISCOS À SEGURANÇA GLOBAL

Com a demora para o fim do conflito no Oriente Médio, Agência Internacional de Energia faz alerta
Do Estadão Conteúdo

O diretor da Agência Internacional de Energia (AIE), Fatih Birol, alertou que a escalada das hostilidades que afetam o Estreito de Ormuz e a infraestrutura energética do Golfo aumentam as preocupações com a segurança do abastecimento global de energia.

As ameaças ao Estreito de Bab el-Mandeb, que se tornou uma importante rota alternativa a Ormuz, exacerbam ainda mais essas preocupações, pontuou Birol em documento divulgado pela agência, que diz estar monitorando de perto a situação nos mercados de petróleo.

Segundo o diretor, por enquanto, os mercados de óleo bruto continuam a se beneficiar de vários fatores de amortecimento, incluindo suprimentos significativos de produtores do Golfo, notadamente através da Arábia Saudita e dos Emirados Árabes Unidos. “Estimamos que as exportações do Golfo estão abaixo dos picos de final de junho, mas ainda são consideravelmente mais altas do que os níveis observados entre o início de março e meados de junho”, acrescentou.

Além disso, produtores em outras regiões, como Estados Unidos, Brasil, Venezuela e Cazaquistão, aumentaram as exportações, compensando algumas das perdas de fornecimento do Oriente Médio. Do lado da demanda, a China desempenhou um papel importante na estabilização dos mercados ao reduzir suas importações de petróleo bruto em quase 50% em comparação com os níveis pré-guerra, reforçou Birol.

As liberações contínuas de estoques de emergência pelos países membros da AIE continuam a proporcionar alívio significativo, mas os mercados de produtos refinados, incluindo diesel e gasolina, estão consideravelmente mais apertados.

A AIE apontou ainda que continua a sustentar que uma resolução para o conflito em andamento, que inclua a reabertura total e incondicional do Estreito de Ormuz, será essencial para evitar uma deterioração adicional na segurança energética global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

FINANÇAS - COM PETRÓLEO EM BAIXA, DÓLAR BATE MAIOR NÍVEL EM DUAS SEMANAS

Moeda norte-americana subiu 0,62%, a R\$ 5,11. No mês de julho, porém, a divisa ainda está em queda de 0,98%. No ano, o recuo registrado até agora é de 6,86%

Do Estadão Conteúdo

O real teve o pior desempenho entre as principais divisas emergentes nesta segunda-feira, 27, destoando do comportamento positivo visto na Bolsa e na renda fixa.



Um fator importante para a alta do dólar foi queda de mais de 6% do petróleo Brent

Apesar da pausa nas hostilidades entre Estados Unidos e Irã diminuir o risco geopolítico, a queda de mais de 6% do petróleo Brent deteriora os termos de troca para o Brasil, que é exportador líquido da commodity, e pesa junto da leitura de um ambiente político incerto, mediante eleições acirradas e tarifaço em voga.

Há ainda relatos de fluxo pontual e ajustes antes da decisão do Federal Reserve (Fed) daqui dois dias.

O dólar à vista subiu 0,62%, a R\$ 5,1122, maior nível em duas semanas, e o contrato futuro para agosto avançava 0,41%, a R\$ 5,1200 por volta das 17h, enquanto o índice DXY - que mede a divisa americana contra seis pares fortes tinha alta de 0,04%. No mês de julho o dólar ainda cai 0,98% e no ano, -6,86%.

O head da mesa de operações do Banco Moneycorp, João Oliveira, enfatiza que a alta do dólar contra o real nesta segunda não é expressiva e pode ser decorrente de fluxo. Ele justifica que como o dólar oscilou entre o nível de R\$ 5,04 e R\$ 5,08 na sexta-feira, “o pessoal pode ter aproveitado para dar uma zerada nas posições”.

Nessa linha, o sócio-diretor da Wagner Investimentos (WIA), José Faria Junior, afirmou, em relatório desta manhã, que importadores pouco comprados na divisa americana deveriam elevar a posição antes do Fed, aproveitando que o câmbio estava em torno de R\$ 5,07 por dólar.

O principal foco deve ser a decisão do Fed nesta quarta-feira, avalia o head de estratégia de mercado global da Ebury, Matthew Ryan, para quem o mercado acredita que, “no mínimo, o Comitê Federal de Mercado Aberto (Fomc) manterá aberta a opção de elevar os juros em setembro”.

Pausa nos ataques

Ainda que haja cautela com o Fed, nesta segunda o exterior ficou mais ameno após os EUA sinalizarem uma pausa nos ataques contra o Irã - tanto que o Brent para outubro fechou em baixa de 6,33%, a US\$ 85,87 o barril.

Oliveira, do Moneycorp, elenca a queda do petróleo e o tarifaço dos EUA como fatores de pressão cambial. “É muito cedo para saber o que acontecerá de fato. No último tarifaço o Brasil perdeu um pedaço da exportação para os Estados Unidos e compensou a outros países, como China, mas a soma de tarifaço, petróleo e um pouco de política pesam no real hoje”, avalia.

A polarização política, com a definição dos últimos candidatos à Presidência e as últimas pesquisas eleitorais, justifica a alta do dólar, segundo o gerente de câmbio da Treviso Corretora, Reginaldo Galhardo, que vem mencionando a pauta fiscal do próximo governo como uma fonte de preocupação.

Pesquisa

Tanto o levantamento Datafolha quanto a pesquisa BTG/Nexus mostraram que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva em tese, mais avesso ao ajuste fiscal - lidera as intenções de voto no primeiro turno. Em eventual segundo turno, o Datafolha mostra 48% para o petista contra 43% de Flávio Bolsonaro, e BTG/Nexus sinaliza empate técnico, a 47% versus 43%, respectivamente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

FINANÇAS - IBOVESPA SOBE COM ALÍVIO DAS TENSÕES

Índice da bolsa brasileira fechou em alta de 0,74% nesta segunda-feira, aos 175,3 mil pontos

Do Estádio Conteúdo

O Ibovespa fechou a segunda-feira, 27, em alta, amparado pelo maior apetite por risco no exterior, superando as perdas das ações ligadas à cadeia do petróleo. O pano de fundo para o bom desempenho foi o alívio das tensões geopolíticas, diante do aumento, ao longo do fim de semana, da expectativa de um acordo entre Estados Unidos e Irã, que também traz algum otimismo para a reunião do Federal Reserve na quarta-feira.

O Ibovespa conseguiu retomar os 175 mil pontos ainda pela manhã, mas começou a tarde abaixo desse nível, resgatado apenas na hora final da sessão, com a recuperação das ações da Vale e impulso do setor financeiro, a despeito da queda de quase 3% dos papéis da Petrobras.

Com isso, na última hora de negócios, o Ibovespa renovou máximas também pela melhora, que depois se mostrou pontual, das bolsas americanas. Os índices ensaiaram uma recuperação mais firme perto do fechamento, mas sem consistência. Dow Jones subiu 0,51%, Nasdaq cedeu 0,18% e S&P 500 ficou de lado (+0,02%).

A bolsa brasileira fechou em alta de 0,74%, aos 175.334,46 pontos. Na máxima, subiu 0,87%, com 175.555 pontos, e na mínima ficou estável (174.048). O giro foi de R\$ 19,2 bilhões. O índice apura valorização de 1,92% em julho e de 8,82% em 2026.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/07/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - O PARADOXO DA LIDERANÇA NA ERA DA ABUNDÂNCIA DE DADO



CLARA LAFACE

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

opinioao@portalbenews.com.br

O modelo tradicional de gestão parte da ideia de que, quanto mais dados coletamos, melhor será a decisão. Por isso, as empresas criam comitês, investem em ferramentas de análise preditiva e exigem que seus executivos estejam conectados o tempo todo. O objetivo é claro: monitorar tudo para reduzir os riscos.

Essa lógica, no entanto, virou do avesso. No cenário atual, buscar informação além da conta mais atrapalha do que ajuda. O grande problema das lideranças hoje não é a falta de dados, mas a dificuldade de separar o que é estrutural daquilo que é apenas barulho passageiro.

Para liderar em um ambiente hiperconectado, precisamos rever algumas premissas que moldam a governança e o comportamento dos gestores.

Volume de dados não garante inovação

Acumular relatórios e métricas cria a falsa expectativa de que as boas ideias vão surgir de forma automática. O cérebro humano, no entanto, precisa de distanciamento para enxergar padrões que não estão na superfície.

Quando alguém consome dados sem parar, sua capacidade de síntese despenca. Sob estresse, a mente tende a escolher caminhos conhecidos para economizar energia. Ideias inovadoras exigem cruzar informações distantes — algo impossível quando a agenda do líder está sufocada por indicadores puramente táticos. O excesso de dados padroniza o pensamento, em vez de diferenciar o negócio.

O limite da informação diante do futuro



Existe uma confusão frequente entre mapear o presente e prever o futuro. Planilhas de projeção e relatórios de mercado são fotografias do passado. Eles mostram de onde estamos saindo, mas não definem para onde vamos.

Tentar eliminar a incerteza exigindo novos recortes estatísticos gera paralisia. O gestor adia a decisão dizendo que precisa de mais uma auditoria ou de um estudo complementar.

Essa postura revela medo de errar, mas ignora o custo do tempo perdido. Decidir envolve sempre uma margem de aposta. O papel do líder é gerenciar os riscos assumidos, e não buscar uma certeza que simplesmente não existe no mercado.

Como os vieses moldam as escolhas das evidências

Com a tecnologia atual, qualquer hipótese pode encontrar apoio em alguma base de dados. Em vez de trazer racionalidade, a abundância de informação muitas vezes serve apenas para justificar as crenças que o tomador de decisão já tinha.

Isso acontece principalmente de duas formas:

– O viés de confirmação: O executivo seleciona os indicadores que validam sua estratégia original e ignora os relatórios que mostram perda de margem ou saturação de canais.

– A ancoragem (o peso da primeira impressão): O primeiro dado recebido sobre uma crise ou projeto vira a régua para tudo o que vem depois, mesmo que métricas mais recentes mostrem que o cenário mudou.

Buscar mais dados raramente muda a visão de um líder inflexível; apenas torna seus erros tecnicamente mais sofisticados.

Ter a informação já não é um diferencial

Controlar a informação já foi o grande mecanismo de poder nas empresas: o diretor sabia o que a gerência desconhecia, e esta filtrava o que chegava aos analistas. A digitalização e as ferramentas de busca democratizaram o acesso e transformaram o dado em uma mercadoria barata.

Com isso, o papel da alta gestão mudou. O valor de um executivo não se mede pela quantidade de respostas técnicas que ele centraliza. A relevância estratégica está em fazer as perguntas certas para orientar o trabalho das equipes. Saber filtrar e descartar o que não importa virou o ativo mais escasso nas organizações.

Uma gestão baseada na renúncia

A liderança tradicional foi construída somando coisas: acumular equipes, centralizar orçamentos e carimbar cada aprovação. O mundo hiperconectado exige o caminho inverso: a disciplina de subtrair.

Na prática, essa mudança se apoia em três pilares:

- Fim do controle micro: O líder precisa dar autonomia para quem está na ponta, intervindo apenas quando as metas de longo prazo estiverem realmente ameaçadas.
- Comunicação assíncrona: Exigir respostas imediatas em aplicativos de mensagens fragmenta a atenção de todos. É preciso criar espaços onde o tempo de reflexão seja respeitado.
- Filtro de indicadores: Reduzir o número de painéis de controle (dashboards) para acompanhar apenas as métricas vitais para a sobrevivência e o crescimento do negócio.

A nova métrica de eficácia

Antes, a produtividade de um executivo era medida por uma agenda lotada e pelo número de interações diárias nas redes internas. Hoje, esse comportamento sinaliza falta de foco e incapacidade de priorizar.

Pensar estrategicamente exige separar a rotina operacional das decisões de longo prazo. Para garantir resultados consistentes e clareza de direção, o primeiro passo prático é definir exatamente o que a empresa vai deixar de acompanhar a partir de hoje.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

JUSTIÇA - MP DENUNCIA JUIZ QUE EMPRESTOU CELULAR A CRIMINOSOS NA CADEIA

O Ministério Público de Rondônia formalizou a acusação e pediu ao TJ do estado a abertura de ação penal contra o ex-magistrado por três crimes

Do Estadão Conteúdo



O nome do juiz do Tribunal de Justiça de Rondônia não foi divulgado, Ele pode responder pelos crimes de prevaricação imprópria, abuso de autoridade e violação de sigilo funcional.

O procurador-geral de Justiça de Rondônia, Alexandre Jésus de Queiroz Santiago, denunciou ao Tribunal de Justiça do Estado um ex-juiz de direito substituto suspeito de favorecer integrantes de uma organização criminosa.

A acusação é de que ele ajudou os bandidos em três frentes: entregar o próprio celular a detentos para que realizassem ligações e determinar que outras chamadas fossem feitas pelo telefone de uma servidora; exigir que agentes prisionais autorizassem a entrada de uma pessoa sem qualquer vínculo com o sistema penitenciário para atender os criminosos; e determinar que servidoras de seu gabinete fornecessem suas senhas funcionais, de uso pessoal e intransferível, a uma pessoa sem vínculo com o Judiciário. Ele não teve o nome divulgado.

Com a denúncia, o Ministério Público de Rondônia formalizou a acusação e pediu ao Tribunal de Justiça do Estado a abertura de ação penal contra o ex-magistrado pelos crimes de prevaricação imprópria, abuso de autoridade e violação de sigilo funcional. Segundo a acusação, os fatos teriam ocorrido entre 2023 e 2024, quando ele ainda integrava a magistratura rondoniense.

A primeira imputação ao ex-magistrado refere-se ao compartilhamento de credenciais funcionais. Segundo o MP, o então juiz determinou que servidoras de seu gabinete fornecessem suas senhas “pessoais e intransferíveis” a um terceiro sem vínculo com a Corte rondoniense. A medida teria permitido o acesso a sistemas internos do Tribunal de Justiça e a processos protegidos por segredo de justiça.

Telefone

Outro episódio envolve a atuação do magistrado em uma unidade prisional. Conforme a denúncia, ele entregou o próprio celular a detentos para que realizassem ligações e determinou que outras chamadas fossem feitas pelo telefone de uma servidora, apesar de ter o dever legal de impedir o uso de aparelhos de comunicação pelos presos.



A denúncia afirma que, em julho de 2023, o ex-juiz exigiu que agentes penitenciários autorizassem a entrada de uma pessoa sem qualquer vínculo com o sistema prisional ou com a administração pública para atender os detentos. Para o Ministério Público, a determinação não tinha respaldo legal e buscava favorecer indevidamente um criminoso.

Agora, caberá ao Tribunal de Justiça de Rondônia decidir se recebe a denúncia. Antes dessa análise, o ex-juiz será notificado para apresentar resposta. Caso a acusação seja aceita, será instaurada a ação penal, oportunidade em que o denunciado poderá exercer a ampla defesa e o contraditório.

O MP informou que a denúncia “reforça o compromisso do Ministério Público de Rondônia com a defesa da ordem jurídica e do interesse da sociedade, sem qualquer distinção em virtude do cargo ou função exercida por quem é investigado”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

JUSTIÇA - JUSTIÇA BLOQUEIA CONTAS DO MASTER

Total chega a R\$ 135 milhões; estado e Rioprevidência fizeram pedido

Da Agência Brasil

A Justiça do Rio determinou o bloqueio das contas do Banco Master, da Trustee Dismtribuidora de Títulos e Valores Mobiliários LTDA., da Axor Asset LTDA., de Alexandre Marchesani Canata e de Felipe Mota Separovic Rodrigues, até o valor de R\$ 135 milhões.

A decisão de quinta-feira (23) decorre de pedido do próprio estado e do Fundo Único de Previdência Social do Estado do Rio de Janeiro (Rioprevidência).

Entre os dias 4 de julho e 8 de agosto de 2025, o Rioprevidência realizou um aporte de R\$ 150 milhões no Fundo de Investimento “Texas i Fia”, cuja carteira encontrava-se, quase em sua totalidade, exposta às ações da Ambipar Participações e Empreendimentos S.A.

Após cerca de um ano, no entanto, as ações sofreram grande desvalorização, o que determinou perda financeira para a Rioprevidência, com redução de quase R\$ 15 milhões no saldo de seus investimentos.

“A sofisticação dos atos fraudulentos revela que a sua execução não seria possível sem o domínio do fato pelos envolvidos durante a operação que culminou com a pulverização do dinheiro público alocado”, destacou o juiz Wladimir Hungria, da Vara de Fazenda Pública, na decisão.

O magistrado também identificou indícios de gestão temerária no aporte praticado pelos gestores do Rioprevidência.

“A escolha por um aporte massivo em um único ativo revela, segundo a peça inicial, um forte indício da gestão temerária alegada pela autarquia estadual, seja porque ela pode ter sido utilizada como mecanismo de fabricação de demanda com vistas a elevar artificialmente o valor das ações, seja porque expôs o ente à fragilidade manifesta, abrangendo a captura fraudulenta do fundo de pensão como instrumento para viabilizar a manobra artificialmente produzida.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

INTERNACIONAL - TRUMP VÊ NOVA CHANCE DE ACORDO COM O IRÃ, MAS FAZ AMEAÇAS

Presidente dos EUA diz que regime iraniano solicitou reunião por meio de intermediários e que há chance para acordo

Do Estadão Conteúdo



Trump disse que retomará “uma ação militar muito forte”, caso as conversas com Irã não avancem

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou nesta segunda-feira, 27, que o Irã solicitou uma reunião por meio de intermediários e que Washington está tendo “boas conversas” com o país persa.

“Vamos ver o que acontece”, disse ele a jornalista à bordo do Air Force One. “Irã quer se reunir e nós vamos nos reunir. Há uma chance de chegarmos a um acordo”, enfatizou.

Questionado sobre a paciência com Teerã, Trump respondeu: “temos tempo de sobra”. Ele também pontuou que ainda não conversou com a Arábia Saudita sobre o país se juntar aos Acordos de Abraão - acordos bilaterais sobre a normalização das relações entre países árabes com Israel. “Vamos usar o dinheiro do Irã para pagar pelos danos que eles causaram”, acrescentou.

Sobre a reunião com o primeiro-ministro israelense, Benjamin Netanyahu, prevista para terça-feira, 28, o republicano pontuou que ambos estão bem alinhados no que diz respeito ao Irã e que “Israel não sobreviveria” sem os EUA. Sobre as críticas de Netanyahu à venda de caças F-35 para a Turquia, o presidente pontuou que os turcos têm sido grandes aliados.

“Gostaria de ter mais munição; estão sendo fabricados muitos mísseis Patriot”, frisou, repetindo que, assim que a guerra acabar, haverá uma grande queda nos preços.

O presidente americano também afirmou que irá perguntar ao presidente russo, Vladimir Putin, sobre as especulações de que a Rússia estaria ajudando o Irã. “Se a Rússia forneceu ao Irã imagens nossas, isso não surtiu efeito, mas não acho que eles tenham enviado imagens de satélite”.

A respeito da reunião do Federal Reserve (Fed) desta semana, Trump salientou que o presidente da instituição, Kevin Warsh é “ótimo” e que ele fará a “coisa certa”, embora haja um conselho para votar também.

Segundo o mandatário, os EUA estão vencendo a China na corrida de inteligência artificial (IA). “Eles estão nos observando, nós os observamos”, adicionou.

Mais tarde, o presidente dos Estados Unidos afirmou que Washington está em “negociações muito profundas” com o Irã, mas que, caso as conversas fracassem, As declarações foram dadas em entrevista ao site americano Axios. “Estamos em negociações muito profundas com o Irã. Se elas não derem certo, voltaremos a uma ação militar muito forte”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026

INTERNACIONAL - NETANYAHU FAZ REUNIÃO DE OLHO NOS IRANIANOS

Do Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, reiterou nesta segunda-feira (27) que discutirá “sobretudo o Irã” em seu encontro desta terça (28) com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, em Washington, onde também participará das cerimônias fúnebres do senador republicano Lindsey Graham.

Em publicação no X antes da viagem, Netanyahu destacou que será sua oitava reunião com Trump desde o início do segundo mandato do presidente americano, “mais do que com qualquer outro líder

internacional". Segundo ele, o encontro abordará "todos os temas que estão sobre a mesa", com foco no Irã.

"O objetivo é claro: preservar a segurança de Israel, fortalecer seu poder e ampliar o círculo de paz ao nosso redor", escreveu. O premiê acrescentou que parte para a missão com o compromisso de garantir "a segurança, a força e o futuro do Estado de Israel".

A reunião ocorre em um momento de redução das hostilidades entre EUA e Irã. Após cerca de duas semanas de confrontos, nenhum dos dois países relatou ataques nos últimos três dias, enquanto mediadores liderados por Catar e Paquistão tentam aproximar Washington e Teerã para retomar negociações e preservar um cessar-fogo provisório.

No domingo, 26, o embaixador dos EUA na ONU, Mike Waltz, afirmou que Trump está "dando espaço às conversas". Ao mesmo tempo, o porta-voz da chancelaria iraniana, Esmaeil Baghaei, disse que mediadores seguem transmitindo mensagens entre os dois lados, embora "não haja negociações diretas" neste momento.

Durante a visita aos EUA, Netanyahu também prestará homenagem ao senador falecido Lindsey Graham, classificado pelo premiê como "um dos maiores amigos de Israel de todos os tempos".

A visita também ocorre em meio a uma nova controvérsia política nos EUA. No domingo, Netanyahu acusou o prefeito de Nova York, Zohran Mamdani, de "promover o ódio" após o democrata defender sua prisão caso participe da Assembleia Geral da ONU, em setembro, com base no mandado emitido pelo Tribunal Penal Internacional (TPI). O premiê classificou as acusações por crimes de guerra como "infundadas", enquanto Trump afirmou na semana passada que ele "não será preso, de forma alguma", nos EUA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA ARGENTINA CAÍRAM 18% NOS ÚLTIMOS 12 MESES; VEJA OS NÚMEROS DA BALANÇA COMERCIAL

Queda no comércio ocorre em meio a uma relação conturbada entre os presidentes Lula e Milei.

Por Bernardo Lima — Brasília



Lula e Milei lado a lado na cúpula do Mercosul: discursos mostram que, apesar de divergências, há muitos pontos comuns — Foto: Luis Robayo/ AFP

As exportações brasileiras para a Argentina — terceiro maior parceiro comprador do país — caíram 18,1% nos últimos 12 meses, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), na comparação com o mesmo período anterior.

No entanto, o país governado por Javier Milei ainda é um parceiro importante do Brasil, mesmo com as discordâncias políticas de seu governo com o do presidente brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva.



A Argentina só fica atrás de China e Estados Unidos entre os maiores compradores de produtos brasileiros, segundo dados da balança comercial. Do ponto de vista argentino, o Brasil perdeu para a China o posto de principal origem das importações do país vizinho.

A queda no comércio com a Argentina acontece em meio a uma relação conturbada entre o presidente Lula e Milei. No último final de semana, Milei voltou a criticar Lula durante evento de candidatura do adversário política do presidente, Flávio Bolsonaro.

Veja a seguir uma radiografia das relações comerciais entre Brasil e Argentina.

Quanto exportamos?

- No mês de junho, as exportações do Brasil para a Argentina totalizaram US\$ 1,3 bilhão. Um ano antes, o saldo de vendas brasileiras ao país vizinho foi de R\$ 1,6 bilhão. Com isso, a participação da Argentina nas exportações brasileiras caiu de 5,6% para 3,7% em um ano.
- A indústria automotiva é a principal responsável pelas exportações brasileiras para a Argentina, com destaque para a venda de veículos e autopeças.

Quanto importamos?

- As importações de produtos argentinos, por outro lado, cresceram 3,8% em junho em relação ao mesmo período de 2025. A indústria automotiva também é o principal motor desse lado do fluxo de bens entre os dois países, da Argentina para o Brasil.

O que vendemos

Além de ser a segunda maior economia entre os integrantes do Mercosul (formando também por Paraguai e Uruguai), a Argentina é um parceiro comercial importante para o Brasil porque boa parte do que importa de empresas brasileiras é de produtos manufaturados, que têm mais dificuldade de competir em economias avançadas e são os principais alvos do tarifaço sobre exportações brasileiras nos EUA.

Veja a seguir os principais produtos vendidos à Argentina em volume financeiro e participação no total de vendas ao país em junho de 2026.

1. Veículos e automóveis - US\$ 223 milhões (16,86%)
2. Partes e acessórios dos veículos automotivos - US\$ 105 milhões (7,93%)
3. Veículos p/ transporte de mercadorias e usos especiais - US\$ 57 milhões (4,34%)
4. Veículos rodoviários - US\$ 38 milhões (2,88%)
5. Máquinas e aparelhos elétricos - US\$ 34 milhões (2,58%)

O que compramos

Além de veículos automotores, o Brasil tem na Argentina um importante fornecedor de trigo, um item básico da alimentação, e derivados de petróleo.

Veja a seguir os principais produtos comprados da Argentina em volume financeiro e a participação no total de compras do país em junho de 2026.

1. Veículos p/ transporte de mercadorias e usos especiais - US\$ 352 milhões (27,41%)
2. Veículos automóveis de passageiros - US\$ 134 milhões (10,44%)
3. Trigo e centeio, não moídos - US\$ 77 milhões (6%)
4. Óleos brutos de petróleo ou minerais betuminosos - US\$ 71 milhões (5,53%)
5. Polímeros de etileno, em formas primárias - US\$ 58 milhões (4,53%)

Crise diplomática

A controversa participação de Milei na convenção do PL no fim de semana passado deu origem nesta semana a uma escalada sem precedentes nas tensões diplomáticas entre os dois países, cuja relação já vinha estremecida desde a chegada do direitista à Casa Rosada, em dezembro de 2023.

Após o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, manifestar o repúdio do Brasil ao embaixador da Argentina, Daniel Raimondi, as horas seguintes contaram com reações de integrantes da Esplanada dos Ministérios aos ataques feitos por Milei ao presidente Lula, ao ministro do STF Alexandre de Moraes e às críticas que fez ao governo petista.

O argentino foi chamado de “palhaço” pelo titular da Fazenda, Dario Durigan, mas o presidente Lula preferiu não responder diretamente aos ataques de Milei, que voltou à carga nas redes sociais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/07/2026

ESTUDO APONTA RECONSTRUÇÃO DA POLÍTICA AMBIENTAL, MAS ALERTA PARA FRAGILIDADE INSTITUCIONAL QUE LEVA A RISCO DE NOVOS RETROCESSOS

Por Luciana Casemiro



Estudo identificou 23 políticas e programas como exemplos de avanço, com forte ênfase nas áreas de mudanças climáticas e de povos e florestas — Foto: Mauro Pimentel/AFP

Um novo estudo que investiga em que medida o terceiro governo Lula tem conseguido reconstruir a política ambiental brasileira após um período de desmonte institucional identificou 23 políticas e programas como exemplos de avanço, com forte ênfase nas áreas de mudanças climáticas e de povos e florestas. O levantamento também destaca a recomposição do

orçamento, a retomada de espaços participativos, como o Conama, e a criação de novas estruturas, entre elas a Secretaria de Bioeconomia no Ministério do Meio Ambiente (MMA).

Embora reconheça avanços importantes, o estudo alerta para a permanência de graves déficits estruturais. Entre eles estão a escassez de servidores, a precariedade da infraestrutura e a ausência de mecanismos que garantam autonomia suficiente para que a política ambiental seja uma política de Estado, e não apenas de governo.

— No fim, o estudo serve como um alerta geral. Se houver uma mudança de governo após as próximas eleições, estaremos novamente vulneráveis a um novo ciclo de intensos retrocessos na área ambiental, considerando as posições já manifestadas por Flávio Bolsonaro. Isso ocorre porque ainda não foi possível fortalecer a estrutura de pessoal responsável pela execução da Política Nacional do Meio Ambiente. Falta gente, mas também autonomia e estrutura para preservar a legalidade e impedir que, a cada mudança de governo, o país seja obrigado a recomeçar tudo do zero — afirma Wallace Lopes, analista ambiental do Ibama e um dos autores do estudo.

O artigo A reconstrução de capacidades estatais: um estudo da política ambiental e climática brasileira foi publicado na revista científica do Centro de Estudos de Opinião Pública (Cesop), da Unicamp, disponível na SciELO Brasil. Os pesquisadores concluem que a efetividade das políticas permanece condicionada a um ambiente de forte resistência no Congresso, às tensões dentro da própria coalizão governamental e às pressões constantes do agronegócio.

Coordenadora da pesquisa, Ana Karine Pereira, do Centro de Desenvolvimento Sustentável da UnB, afirma que os resultados mostram que a reconstrução da política ambiental está em andamento, mas ocorre de forma desigual e sob permanente disputa política.

— O governo Lula III retomou políticas, espaços participativos e estruturas institucionais que haviam sido enfraquecidos nos anos anteriores. Essa reconstrução, contudo, permanece incompleta e bastante vulnerável às mudanças políticas. A resistência do Congresso, as divergências dentro da

coalizão governamental e a influência de setores econômicos sobre a agenda ambiental limitam o alcance das mudanças e ajudam a explicar as contradições observadas na atual gestão — ressalta.

O estudo completo - assinado ainda pelos pesquisadores Gustavo Apollo, Yasmin Oliveira Targino, Luiza de Moraes Tavares de Lima, Mariana Mota e Daniela Rosim - pode ser acessado clicando **nesta link**. <https://www.scielo.br/j/op/a/Rp5BfzDkD6BhbhKkXzdSSQv/?lang=pt>

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/07/2026

OS RISCOS QUE A PETROBRAS VÊ NA FUSÃO BILIONÁRIA ENTRE OCEANPACT E CBO

Por Rennan Setti



Sede da Petrobras, no Rio de Janeiro — Foto: Paulo Renato Nepomuceno / Agência O Globo

A fusão entre OceanPact e CBO, que criou uma gigante de serviços marítimos avaliada em R\$ 4,5 bilhões, foi aprovada na tarde de ontem, sem restrições, pelo Cade, a despeito dos alertas da Petrobras. Uma das grandes clientes desse setor, a estatal vinha chamando a atenção do órgão antitruste para potenciais riscos à concorrência em

um nicho cuja competição já é limitada por regras regulatórias.

A Petrobras foi a única empresa admitida, no processo do Cade que avaliou a fusão, como “terceira interessada” — ou seja, companhia afetada pelo negócio e que, por isso, poderia colaborar com o órgão no curso da avaliação. A estatal não pediu diretamente que a fusão fosse reprovada, mas demandou que o Cade reforçasse a cautela porque, para a Petrobras, a operação pode agravar problemas concorrenciais já existentes no mercado brasileiro.

A petroleira queixou-se das restrições à operação de embarcações estrangeiras no Brasil. Segundo a companhia, clientes como ela devem contratar preferencialmente Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), enquanto o uso de embarcações estrangeiras depende de autorização da ANTAQ, a agência reguladora do segmento. Segundo a Petrobras, isso reduz significativamente a pressão competitiva exercida por empresas estrangeiras.

A estatal informou ao Cade que, em 2024 e 2025, sete embarcações do tipo PSV (de apoio a plataforma) estrangeiras ficaram impedidas de operar porque não obtiveram autorização da ANTAQ após sofrerem bloqueios por embarcações nacionais. Para a Petrobras, isso provoca atrasos na mobilização dos contratos, insegurança para fornecedores e aumento de custos.

Na visão da Petrobras, diante dessas restrições, a fusão de duas grandes prestadoras de serviços representaria um risco à concorrência.

O Cade considerou vários dos pontos levantados pela Petrobras, mas acabou entendendo que a fusão tinha baixa probabilidade de gerar exercício de poder de mercado e aprovou a operação sem impor “remédios”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/07/2026

‘PENDURICALHOS’ DE JUÍZES: LIMITE DE PAGAMENTO IMPOSTO PELO STF E JUROS SOBRE ATRASADOS CRIAM BOLA DE NEVE BILIONÁRIA

Com limite de 35% do teto do funcionalismo para pagamento a retroativos de magistrados, quitação de dívidas pode levar anos para ser concluída. Considerando a correção, o montante devido dispara

Por Pepita Ortega — Brasília



STF deve analisar em agosto os primeiros saldos de retroativos devidos a magistrados em penduricalhos — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Na expectativa de que o Supremo Tribunal Federal (STF) analise em agosto os primeiros saldos de retroativos devidos a magistrados de todo o país em razão de penduricalhos, a cúpula do Judiciário estuda como operacionalizar os pagamentos dos valores, mas já se divide sobre de que forma esse desembolso deve se dar. Um dos principais empecilhos desse processo é o juro embutido no pagamento dos atrasados, levando a

uma bola de neve, além de definir qual será a fonte de recursos.

A discussão faz parte dos desdobramentos da decisão do STF que limitou o pagamento de verbas que inflam os vencimentos de parte do funcionalismo. O Supremo, inicialmente, fixou um limite de 70% do teto, que é equivalente ao salário de um ministro da corte, hoje em R\$ 46,3 mil. Isso significa um limite de R\$ 32,41 mil, dos quais no máximo metade (35% do teto) pode ser paga a título de verbas indenizatórias e a outra metade é considerada como limite para o adicional por tempo de serviço.

Quando analisou os recursos apresentados sobre o tema, o STF revisou parte da decisão inicial, de março, liberando algumas parcelas fora do teto. Na ocasião, indicou que poderia começar a liberar, a partir do segundo semestre, o pagamento de valores retroativos reconhecidos anteriores a fevereiro de 2026.

A liberação, porém, só vai ocorrer após a Corregedoria Nacional de Justiça encaminhar à Corte máxima o valor auditado de passivos devidos aos magistrados.

Em SP e MG, R\$ 7,6 bi a pagar

Enquanto os cálculos são realizados, a cúpula do Judiciário discute e se divide sobre as possibilidades de operacionalizar os pagamentos. A principal dúvida gira em torno do teto fixado pelo STF para o repasse das indenizações. A Corte estabeleceu que os passivos devem ser pagos junto a outras verbas indenizatórias, dentro do teto de 35%.

Nos bastidores do CNJ, no entanto, há uma preocupação com essa proposta, em razão principalmente de o regime implicar na demora nos pagamentos e na incidência de juros. Há quem defenda que os tribunais possam pagar os saldos, devidamente auditados, conforme a dotação orçamentária de cada Corte, ou que ainda seja estabelecido um outro teto para o desembolso.

Para se ter uma ideia, os saldos de passivos tornados públicos pelos tribunais de São Paulo e Minas Gerais, as duas maiores Cortes estaduais do país — R\$ 7,6 bilhões somados — indicam o desafio que os repasses significam para o Judiciário.

O valor informado pelo TJ-SP é de R\$ 4,2 bilhões em passivos, que, segundo a Corte, inclui valores devidos a servidores. Já o valor informado pelo TJMG ao CNJ foi de R\$ 3,4 bilhões.

Os juros são um dos principais argumentos usados pelos magistrados para defender um pagamento mais acelerado dos valores que já são considerados como devidos. Os valores disponibilizados pelo TJ-MG ilustram a alegação — o maior passivo da Corte está ligado à decisão do STF que igualou o teto remuneratório no Judiciário.

R\$ 876 milhões viram R\$ 3 bi

O estoque desse retroativo, no tribunal mineiro, é de R\$ 876 milhões. No entanto, como foi reconhecido que os valores são devidos desde 2006, a Corte calculou um valor de R\$ 2,2 bilhões em juros e correção monetária, o que alçou o passivo a R\$ 3 bilhões.



O tribunal já quitou R\$ 988 milhões desse montante. Assim, informou ao CNJ que ainda tem que pagar R\$ 2,1 bilhões a seus magistrados, somente por conta dessa parcela.

Considerando que a corte mineira abriga 1,1 mil juízes e desembargadores, haveria um saldo de R\$ 1,9 milhão por magistrado. Se o pagamento desses valores seguir o teto de 35% para pagamento de verbas indenizatórias, alcançando o máximo de R\$ 16,2 mil, poderia demorar 117 meses para o pagamento total do saldo, cerca de nove anos, sem considerar juros.

Procurado, o TJ-MG afirmou que os pagamentos estarão necessariamente alinhados ao que for autorizado pelo Supremo e de acordo com as regras definidas pelo CNJ. Ainda segundo o tribunal mineiro, os recursos reservados para pagamento neste ano representam uma expectativa, mas dependem de outros fatores, como, por exemplo, repasses do Tesouro estadual.

O presidente do CNJ, Edson Fachin, já indicou, em voto, que o conselho se reserva o direito de decidir sobre a incidência do teto de 35% sobre o pagamento dos passivos. O ministro destacou que cabe ao Conselho regulamentar como se darão os repasses após lembrar que o órgão editou uma resolução para “promover adequado tratamento” ao pagamento dos penduricalhos, “prevenindo distorções e harmonizando sua conformação ao regime” do Judiciário.

A resolução citada, no entanto, apresentou divergências em relação à primeira decisão do STF sobre os penduricalhos, retirando, por exemplo, uma série de verbas do teto de 35% fixado pela Corte máxima.

Hoje, o entendimento nos bastidores do órgão é o de que o Supremo validou as mudanças no julgamento realizado em junho. Ainda assim, há dúvidas sobre partes da tese atualizada, que os magistrados aguardam a publicação do acórdão para sanar.

Nos bastidores do Judiciário, o entendimento é que os salários dos magistrados são calculados em etapas, da seguinte forma:

- *Verbas que devem ser somadas e submetidas ao teto constitucional: subsídio, o salário dos juízes; gratificação por comarca de difícil provimento, paga a magistrados que atuam em locais isolados, em vagas mais difíceis de serem preenchidas; gratificação por acúmulo de acervo; diferença de entrância, devida quando um magistrado acaba por atuar em outro nível da justiça, com funções adicionais; adicional por tempo de serviço, devido a magistrados que entraram antes de 2006, quando o regime de subsídios foi instituído;*
- *Verbas que, sozinhas, não podem ultrapassar o teto: 13º salário; terço constitucional de férias; gratificação eleitoral; prolabore por atividade de magistério;*
- *Verbas indenizatórias submetidas ao teto de 35% do subsídio, cada: parcela indenizatória de valorização por tempo de antiguidade na carreira, parcela criada pelo STF; gratificação por exercício acumulativo de jurisdição;*
- *Verbas extra-teto: diárias; ajuda de custo para remoção; auxílio-moradia; indenização por férias; abono-permanência; e auxílio-saúde (por reembolso e com limite de até 15% do subsídio)*

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/07/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BRASIL PASSA A SER O MAIOR COMPRADOR DE CARROS ELÉTRICOS CHINESES NO MUNDO

Veículos com a tecnologia já respondem por 15% de tudo que importamos do país asiático

Por João Vitor Ferreira



ECONOMIA BYD recebe primeiro navio próprio para exportar carros elétricos Explorer No. 1 tem capacidade para 7 mil veículos e vai ajudar a ampliar exportações da BYD. Marca chinesa é a líder global de eletrificados FOTO BYD - Divulgação Foto: BYD

O Brasil nunca importou tantos carros da China. Somente entre janeiro e maio de 2026, o País trouxe US\$ 5,2 bilhões em veículos de todas as motorizações, ultrapassando a

Rússia (US\$ 5,0 bi) como maior comprador desses produtos, de acordo com dados da Alfândega Chinesa.

O crescimento de mais de 146% em relação ao mesmo período de 2025 foi impulsionado principalmente pelos veículos eletrificados, que incluem modelos elétricos a bateria e híbridos de todos os tipos. Só de eletrificados o Brasil importou o equivalente a US\$ 4,5 bi, de acordo com o CEBC (Conselho Empresarial Brasil-China).

Os dados ainda revelam que os veículos eletrificados representaram 15% de tudo o que o Brasil importou da China no primeiro semestre.

US\$ 2 bilhões em importações de veículos elétricos

Entre os eletrificados, os híbridos ganharam destaque. Eles ocupavam a 25ª posição na pauta de importações no mesmo período de 2025 e subiram para a sexta posição neste ano, com aumento de 239% no valor importado.

No caso dos elétricos, o valor das importações chegou a US\$ 2 bilhões, quatro vezes mais do que em 2025. Já o grande destaque ficou com os híbridos plug-in, que alcançaram US\$ 2,79 bilhões em importações, dobrando o valor registrado no primeiro semestre do ano passado.



Na China, montadoras locais derrotaram tanto a GM quanto a Ford Foto: Dongyu Xu

Ao todo, os três segmentos de veículos eletrificados — elétricos, híbridos convencionais e híbridos plug-in — somaram US\$ 5,35 bilhões, valor superior ao dobro das importações gerais vindas da França, que totalizaram US\$ 2,6 bilhões.

Nesse cenário, a China se consolidou como a principal origem dos veículos eletrificados importados pelo Brasil, com 88% de participação, segundo o CEBC. A Alemanha

aparece em segundo lugar, com 3,1%, seguida por Japão (1,6%) e Estados Unidos (1,4%).

Importações aceleraram antes do aumento do imposto

Os dados do CEBC mostram que as importações de veículos eletrificados vêm aumentando de forma contínua desde março, quando o Brasil registrou US\$ 719,2 milhões em compras externas desses modelos.

Em abril, o valor chegou a US\$ 764,4 milhões, subindo novamente para US\$ 1,36 bilhão em maio. Junho foi o mês de maior destaque, com US\$ 1,86 bilhão em importações de carros eletrificados.

Segundo o CEBC, um dos fatores que impulsionaram esse avanço foi o aumento nas tarifas de importação. Junho foi o último mês com os incentivos governamentais, e, a partir de julho, as alíquotas para veículos eletrificados passaram a ser fixadas em 35% para todos os tipos de motorização.



BYD Dolphin Mini é o carro elétrico mais vendido do Brasil Foto: Divulgação

A expectativa é que parte das empresas tenha antecipado importações antes da entrada da nova alíquota, aproveitando o período com tarifas menores.

Apesar disso, o aumento do imposto de importação não deve provocar uma queda significativa nas compras externas. Segundo o último estudo do CEBEC, a entrada de veículos

chineses deverá se acomodar no segundo semestre.

Para amenizar o impacto das novas tarifas, o governo também atualizou a cota de importação com imposto zero para veículos semimontados (SKD) e desmontados (CKD).



Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante visita à linha de produção e cerimônia de inauguração da Fábrica da GWM Brasil. Fábrica da GWM Brasil – Iracemápolis (SP) Foto: Ricardo Stuckert / PR

O novo limite é de US\$ 463 milhões, dividido entre US\$ 84,5 milhões para híbridos, US\$ 281 milhões para híbridos plug-in e US\$ 97,5 milhões para elétricos, com uso até o fim de dezembro de 2026.

Enquanto isso, o interesse dos brasileiros por veículos eletrificados continua crescendo. No primeiro semestre de 2026, foram emplacados 244.942 automóveis e comerciais leves eletrificados no país, de acordo com a Fenabrave.

O número já está próximo das 285.097 unidades vendidas em todo o ano de 2025, mostrando que a demanda por esse tipo de veículo continua em expansão mesmo diante do aumento dos impostos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/07/2026

OPINIÃO - NEGATIVA DE VISTOS PARA REPRESENTANTES DOS EUA MOSTRA LÓGICA ELEITORAL PAUTANDO DECISÕES DE ESTADO

Governo brasileiro deveria ter dado uma lição de transparência e abertura, mas optou por censura prévia

Por Fernando Schüler

A recusa do governo brasileiro de conceder o visto de entrada no País para dois funcionários do governo Donald Trump foi resultado de uma mistura de temas de campanha eleitoral com questões diplomáticas e de Estado, algo que não deveria acontecer.

Os vistos de Riley Barnes, secretário-assistente, e Samuel Samson, secretário-assistente adjunto do Departamento de Estado dos Estados Unidos, foram negados na sexta-feira, 24. Os dois viriam ao Brasil para encontros com representantes da Justiça eleitoral brasileira, membros do governo e da oposição.

“A alegação do governo brasileiro é que eles fariam críticas ao sistema eleitoral brasileiro. Isso é uma narrativa, uma pré-suposição. O que se fez foi uma censura prévia”, afirma Schüller em sua análise.

Segundo o colunista, o governo brasileiro deveria ter dado uma lição de transparência e abertura.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/07/2026

CHINESA, ITALIANA E VOTORANTIM SE DESTACAM NA DISPUTA PELA CSN CIMENTOS

Empresas interessadas têm que fazer suas propostas vinculantes no dia 07 de agosto

Por Talita Nascimento (Broadcast), Ivo Ribeiro e Cynthia Decloedt (Broadcast)



O controlador da CSN espera ter uma oferta pela divisão de cimentos de até R\$ 16 bilhões Foto: Divulgação/CSN Cimentos - 10/09/2021

plantas industriais da CSN Cimentos.

O processo de venda da operação de cimentos da CSN entra em nova fase no fim da próxima semana, com a data para que os interessados façam propostas vinculantes no dia 07 de agosto. De um lado, a Votorantim Cimentos agora tem como aliada a italiana Cementir Holding. Do outro, a chinesa Huaxin fez até aqui uma das diligências mais detalhadas das 13

A entrada da italiana dá força à tentativa de compra da Votorantim. Segundo fontes que acompanham o processo de venda, executivos da italiana visitaram as plantas de cimento da CSN em avião do grupo Votorantim. A Cementir tem 25% do mercado de cimento branco no mundo, além de produzir outros materiais de construção,

Com a parceria, a cimenteira dos Ermírio de Moraes busca reduzir problemas com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Em uma proposta feita em consórcio, a Votorantim concentraria menos ativos do setor no qual já é líder, com cerca de 35% do mercado nacional. Por sua vez, a Cementir, que está presente em 18 países, marcaria sua entrada no setor cimenteiro do Brasil.

Huaxin fez estudo detalhado sobre a companhia

Já a chinesa Huaxin é de quem fontes mais próximas à CSN esperam a melhor oferta. Se no início do processo ela dividia os holofotes com a Sinoma International e outra gigante da China, agora desponta como a chinesa que deve evoluir para uma proposta mais firme. Durante o processo de obter mais detalhes sobre o que está à venda, a Huaxin teria sido, de longe, a mais detalhista, inclusive com contratação de empresas especializadas para estudos mais minuciosos.

A Huaxin adquiriu em dezembro de 2024, por R\$ 1 bilhão, a Embu S.A., uma das maiores produtoras de pedra britada do Brasil, o que mostra uma estratégia no fornecimento de concreto para obras de grande porte. Além disso, a companhia que já produz 40 milhões de toneladas de cimento fora da China, tem uma estratégia de internacionalização em razão do baixo preço do cimento no mercado chinês.

A Polimix, maior concreteira do País e dona da Mizu Cimentos, que também estava entre as interessadas que partiram para a diligência, chega com menos força nessa fase final, de acordo com as fontes. A leitura é de que seria necessária alguma aliança com competidores mais fortes para avançar no processo. Segundo fontes, a empresa teria se aproximado da Huaxin para uma possível parceria.

Vendedor não quer demoras

Para a CSN, o potencial comprador, além de propor um preço competitivo, seria ideal que não dependesse de um tempo longo de análise por parte do Cade. O endividamento líquido da empresa, ao final do primeiro semestre, superava a casa de R\$ 40 bilhões. A promessa do controlador da empresa foi abater de R\$ 15 bilhões a R\$ 18 bilhões para ganhar conforto financeiro. No caso da Cimentos, espera ter uma oferta pela empresa de até R\$ 16 bilhões, somando equity e dívida.

Um ponto importante nos próximos passos da negociação está na planta de Volta Redonda, que utiliza a escória da usina de aço da CSN no processo de moagem do cimento. Um contrato futuro, na visão de uma das fontes ouvidas, deve envolver a cobrança de preço de mercado por esse insumo e a transferência de contratos que tem com Gerdau e ArcelorMittal.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 28/07/2026

CNT APRESENTA PROPOSTAS NA ÁREA DE TRANSPORTE E INFRAESTRUTURA PARA O PRÓXIMO MANDATO; VEJA QUAIS

Confederação defende aprovação da PEC da Infraestrutura e o uso integral dos recursos da Cide-Combustíveis em obras de transporte e no pagamento de subsídios a tarifas de transporte público coletivo

Por João Caires (Broadcast)

BRASÍLIA - A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) defende que os candidatos à Presidência da República incorporem em seus programas de governo medidas voltadas à consolidação das políticas de infraestrutura, transporte e logística como políticas permanentes de Estado.

As propostas constam no relatório “O Transporte Move o Brasil - Propostas da CNT ao País”, que será entregue aos presidentiáveis durante o Fórum CNT Debates.

Entre as medidas apresentadas está a recomposição do orçamento destinado à construção, manutenção e modernização da infraestrutura em todos os modais de transporte por meio da aprovação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 1/2021, conhecida como PEC da Infraestrutura, que prevê o reinvestimento obrigatório no setor de, ao menos, 70% dos recursos obtidos com outorgas onerosas de obras e serviços de transporte.



Segundo o Ministério dos Transportes, o Governo Federal quer 50 estradas concedidas em quatro anos

A confederação defende ainda o uso integral dos recursos da Cide-Combustíveis - tributo federal brasileiro cobrado sobre a importação e a venda de gasolina, diesel, gás natural e álcool combustível - em obras de transporte e para o pagamento de subsídios a tarifas de transporte público coletivo de passageiros, e o

fortalecimento do mercado de capitais como fonte de financiamento para concessões e parcerias público-privadas.

“O transporte é um vetor estratégico para o desenvolvimento de uma nação e deve ocupar posição central na agenda de Estado brasileira. É urgente que o Brasil priorize, de forma contínua e coordenada, o planejamento de longo prazo e a execução de políticas públicas voltadas à modernização, à redução da insegurança jurídica e à integração do sistema de transporte”, afirma o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, em nota.

No campo institucional, a CNT propõe ampliar a participação do setor transportador na formulação de políticas públicas e em instâncias decisórias do governo, com o objetivo de aumentar a previsibilidade regulatória e a segurança jurídica para investimentos.

A entidade também defende a uniformização de decisões judiciais e a valorização de mecanismos consensuais de solução de conflitos, a exemplo dos instrumentos adotados pelo Tribunal de Contas da União (TCU), além da ampliação da representação do Sistema Transporte em colegiados estratégicos.

Segurança pública e meio ambiente

Na segurança pública, a proposta da CNT é a aprovação da PEC da Segurança Pública e o endurecimento de penalidades para roubos de cargas, violência contra profissionais do transporte e atos de vandalismo, com a ampliação do policiamento ostensivo em rodovias, ferrovias e hidrovias.

Na pauta ambiental, a publicação recomenda a atenção para a transição energética com viabilidade operacional e econômica, por meio da diversificação da matriz nacional de transportes e renovação de frotas com base na economia circular.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/07/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

CHINA MANTÉM CONTATO COM HOUTHIS PARA GARANTIR PASSAGEM DE NAVIOS PELO MAR VERMELHO

Pequim busca manter o fluxo de exportações de petróleo a partir dos terminais sauditas na região para ajudar a compensar a redução da oferta provocada pelo fechamento de Ormuz

Por Jonathan Saul, Parisa Hafezi, Timour Azhari e Chen Aizhu, Em Reuters — Londres e Dubai



Barcos flutuam perto da costa de Bab el-Mandeb, Iêmen, 2 de abril de 2026 — Foto: REUTERS/Foto de Arquivo

A China manteve conversas diretas com o movimento houthi do Iêmen para permitir que seus petroleiros naveguem pelo sul do Mar Vermelho sem serem atacados, depois que a milícia alinhada ao Irã prometeu impedir o acesso a portos sauditas, disseram seis fontes com conhecimento do assunto.

Os houthis anunciaram o bloqueio em 20 de julho, abrindo uma nova frente contra os Estados Unidos e seus aliados na guerra com o Irã e ampliando os ataques contra petroleiros que transportam petróleo e outras cargas para mercados além do Oriente Médio.

Pequim pediu diretamente aos houthis que garantam passagem segura para seus petroleiros, segundo as fontes, entre as quais um alto funcionário iraniano.

A China foi um dos primeiros países a entrar em contato diretamente com os houthis sobre a navegação pelo estreito de Bab el-Mandeb, na extremidade sul do Mar Vermelho, com o Iêmen em sua margem leste, disseram as fontes, que pediram anonimato devido à sensibilidade do tema.



Pequim busca manter o fluxo de exportações de petróleo a partir dos terminais sauditas no Mar Vermelho, principalmente Yanbu, para ajudar a compensar a redução da oferta provocada pelo fechamento de fato do Estreito de Ormuz pelo Irã, na saída do Golfo.

O Ministério dos Transportes da China, o escritório de imprensa dos houthis e o Ministério das Relações Exteriores do Irã não responderam imediatamente aos pedidos de comentário.

Pelo menos quatro petroleiros carregaram petróleo bruto em portos sauditas com destino à China e atravessaram Bab el-Mandeb desde que os houthis anunciaram as restrições, segundo análise da Kpler e dados de rastreamento de navios da Lseg e da MarineTraffic.

Autoridades chinesas negociaram individualmente a passagem de cada embarcação com os houthis, disse uma das fontes. Ambos os lados informaram Teerã sobre essas tratativas, afirmaram dois integrantes de governos da região que foram informados pela República Islâmica.

Os houthis disseram a empresas internacionais de navegação, em um email, que embarcações poderão ser atacadas caso carreguem ou descarreguem cargas em portos da Arábia Saudita.

Alguns petroleiros que tentavam entrar no Mar Vermelho por Bab el-Mandeb mudaram de rota devido a preocupações com a segurança, disseram duas fontes chinesas do setor de comércio.

Os superpetroleiros New Champion e New Prime retornaram do Golfo de Áden para águas abertas, segundo análise da Lloyd's List Intelligence e dados de rastreamento da MarineTraffic.

O New Champion deveria atracar em Yanbu para carregar petróleo, enquanto o New Prime já estava carregado, de acordo com a Kpler, outras bases de dados do setor e informações de rastreamento de navios.

A Associated Maritime, empresa sediada em Hong Kong que opera os dois navios, não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.

Os houthis afirmaram na semana passada ter realizado ataques com mísseis e drones contra os petroleiros sauditas Encelia e Layla. Fontes da área de segurança marítima confirmaram o ataque ao Encelia, mas a Reuters não conseguiu confirmar de forma independente o ataque ao Layla.

Uma viagem de Yanbu até a Ásia, passando por Bab el-Mandeb, leva em média 16 dias. Se a embarcação seguir rumo ao norte em direção ao Canal de Suez e depois contornar a África pelo oeste e pelo sul, a viagem dura cerca de 50 dias.

Os houthis mantêm boas relações com a China e, no passado, houve estreita coordenação entre ambos, especialmente em relação aos embarques de petróleo da Arábia Saudita para a China, disseram à Reuters duas fontes próximas ao grupo.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/07/2026

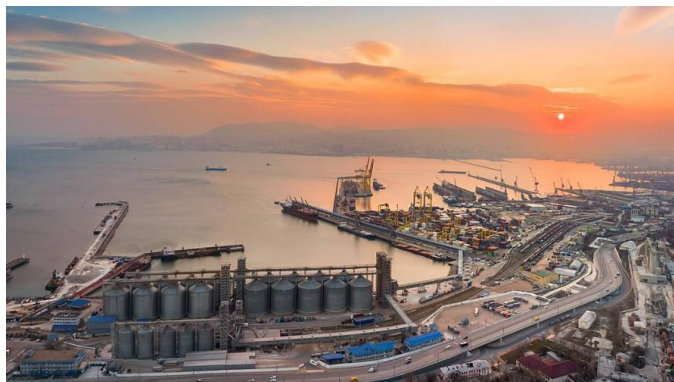
TRÊS TERMINAIS DE GRÃOS DA RÚSSIA NO MAR NEGRO RESTRINGEM ENTREGAS POR RISCO À NAVEGAÇÃO, DIZEM FONTES

Limitações ocorrem após aumento de ataques da Ucrânia a embarcações, em movimento semelhante ao observado, anteriormente, no Mar de Azov

Por Reuters — Moscou

Três grandes terminais de grãos da Rússia no Mar Negro restringiram entregas por caminhão em meio à elevação dos riscos à navegação. Os fluxos para os terminais locais haviam crescido após restrições impostas no Mar de Azov, disseram cinco fontes do setor à Reuters.

A Rússia, maior exportador mundial de trigo, limitou a navegação pelo Mar de Azov em julho após drones ucranianos terem atacado navios graneleiros russos em rota na região, por onde passa cerca de um quarto das exportações de grãos do país.



Porto de Novorossiysk, no Mar Negro, Rússia — Foto: Reprodução

Autoridades russas redirecionaram os grãos produzidos nas férteis regiões do sul que, até então, eram embarcados no Mar de Azov para os terminais de águas profundas do Mar Negro, transportados até lá por caminhão ou via férrea. Contudo, os ataques no Mar Negro também aumentaram.

“Os riscos aumentaram e há cada vez menos pessoas dispostas a assumir riscos”, disse uma das fontes do setor ouvidas pela Reuters.

Os três terminais que restringiram entregas por rodovia — NZT e KSK no porto de Novorossiysk e ZTKT no porto de Taman — têm capacidade para embarcar mais de 20 milhões de toneladas, anualmente. O volume total de grãos exportados pela Rússia por via marítima fica em torno de 50 milhões de toneladas ao ano.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/07/2026

CHINA REJEITA ACUSAÇÕES DE EXCESSO DE CAPACIDADE INDUSTRIAL EM RESPOSTA A EUA E UE

Ministério do Comércio chinês tenta reposicionar o chamado 'Choque da China 2.0' como oportunidade para inovação

Por Asia Nikkei — Xangai



Vista aérea de carros novos enfileirados em um antigo terminal portuário no porto de Xangai, China, em 14 de julho de 2026 — Foto: China Daily via REUTERS

A China divulgou nesta terça-feira uma ampla resposta às acusações de que estaria promovendo excesso de capacidade industrial, enquanto Estados Unidos e União Europeia (UE) preparam novas tarifas e outras restrições comerciais contra importações chinesas.

O Ministério do Comércio publicou um documento intitulado "A posição da China sobre a chamada questão do 'excesso de capacidade'", descrito pela agência estatal Xinhua como uma tentativa de "esclarecer os fatos relevantes" e apresentar a posição oficial de Pequim.

Dividido em quatro capítulos, o documento reúne argumentos para contestar a ideia de que o excesso de capacidade decorre da fraqueza da demanda doméstica, dos subsídios estatais e dos superávits comerciais. Também procura reposicionar o conceito de "Choque da China 2.0" — expressão cada vez mais usada para descrever a enxurrada de produtos chineses de baixo custo nos mercados globais — como "Oportunidade da China 2.0", na qual a segunda maior economia do mundo impulsionaria a cooperação em inovação e a transição para energia limpa.

"Algumas economias definem o excesso de capacidade de maneira excessivamente simplista, mecânica ou abrangente", afirmou o ministério. "Esses critérios arbitrários são insustentáveis, pois não estão em conformidade com as leis do desenvolvimento econômico nem refletem as condições reais dos países envolvidos."

O representante de Comércio dos EUA, Jamieson Greer, conduz uma investigação sobre excesso de capacidade industrial envolvendo 16 importantes parceiros comerciais, entre eles a China. O processo pode resultar em tarifas adicionais, além das sobretaxas de até 12,5% impostas na semana passada pelo governo do presidente Donald Trump contra a China e dezenas de outros parceiros comerciais sob a alegação de uso de trabalho forçado. Greer afirmou à imprensa americana na segunda-feira que pretende concluir a investigação em breve e apresentar uma proposta.

Na União Europeia, o aumento do déficit comercial do bloco com a China e as preocupações com seus efeitos sobre as economias locais impulsionaram discussões sobre medidas para fortalecer a indústria europeia e diversificar as cadeias de suprimentos. China e UE estabeleceram outubro como prazo para avançar nas negociações sobre suas divergências comerciais.

Alicia Garcia-Herrero, economista-chefe para Ásia-Pacífico do banco de investimentos Natixis, afirmou que o documento terá "impacto imediato limitado" sobre a investigação conduzida pelos EUA com base na Seção 301 da Lei de Comércio de 1974.

"O documento apresenta a contestação oficial de Pequim e seus dados, mas o USTR o tratará como uma peça de defesa, e não como novas evidências capazes de alterar o rumo jurídico ou político da investigação", disse.

Garcia-Herrero também acredita que o texto servirá de referência para as próximas rodadas de negociações entre China e União Europeia, mas ressaltou que "as preocupações fundamentais da UE permanecem, de modo que o documento, por si só, não mudará o rumo das conversas".

No documento divulgado nesta terça-feira, o Ministério do Comércio rejeitou a afirmação de que a fraqueza da demanda doméstica chinesa alimenta o excesso de capacidade. Segundo o governo, utilizar a desaceleração das vendas no varejo, indicador mensal do consumo das famílias, como medida da fraqueza da demanda "não é objetivo nem abrangente". A pasta destacou o forte crescimento do consumo de serviços, indicador que passou a promover mais ativamente neste ano diante da desaceleração das vendas de bens.

Pequim também rejeitou as alegações de que os subsídios governamentais impulsionam o excesso de capacidade. Uma base de dados lançada em junho pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) mostrou que empresas chinesas de determinados setores receberam mais subsídios públicos do que concorrentes em outros países. O Ministério do Comércio argumentou, porém, que "não existe uma relação inevitável" entre subsídios industriais e excesso de capacidade. Segundo o documento, políticas de subsídios industriais bem desenhadas "ajudam a corrigir falhas de mercado e estimular a inovação tecnológica".

A China registrou no ano passado um superávit comercial recorde de US\$ 1,2 trilhão, reforçando as preocupações com os desequilíbrios comerciais globais. Pequim, porém, afirmou que isso não significa haver excesso de capacidade. Segundo o governo, grandes superávits resultam da "interação entre a divisão internacional do trabalho e a estrutura global de oferta e demanda", lembrando que potências industriais como Reino Unido, EUA, Japão e Alemanha também mantiveram superávits comerciais ao longo da história.

O ministério acrescentou que a China "nunca buscou deliberadamente um superávit comercial".

O documento reconhece que o desenvolvimento industrial pode gerar capacidade excedente, mas afirma que a concorrência de mercado impede sua "expansão desordenada". O texto, no entanto, não aborda as críticas de que muitas empresas deficitárias continuam operando em setores como o de energia solar graças ao apoio de governos locais.

Questões relacionadas à capacidade produtiva são um "fenômeno normal", afirmou o ministério, pedindo que formuladores de políticas em outros países analisem o tema "de forma objetiva".

O ministério também criticou Estados Unidos e União Europeia por, segundo Pequim, prejudicarem a concorrência por meio de tarifas, controles de exportação, sanções e barreiras a investimentos em setores estratégicos. A China, afirmou o documento, defende a concorrência justa e citou a consultoria McKinsey, que classificou o país como "a academia mais difícil do mundo".



Imagem aérea mostra veículos elétricos (VE) para exportação e contêineres estacionados em um porto de Xangai, China, em 13 de abril de 2025 — Foto: China Daily via REUTERS

Comentando os argumentos chineses, Garcia-Herrero afirmou que tanto EUA quanto União Europeia também utilizam subsídios industriais, mas em escala menor que a da China. Ela acrescentou que a utilização da capacidade produtiva varia conforme o ciclo econômico e o setor.

"Existe demanda global por produtos verdes. Mas, mesmo considerando a demanda mundial máxima, ainda há excesso de capacidade", afirmou.

As objeções e esclarecimentos apresentados por Pequim, contudo, dificilmente reduzirão o escrutínio internacional no curto prazo.

Norihiko Ishiguro, presidente da Organização Japonesa de Comércio Exterior (JETRO), afirmou nesta terça-feira que as medidas comerciais adotadas contra a China refletem justamente essas preocupações.

Segundo Ishiguro, foram iniciadas 234 investigações antidumping em todo o mundo no ano passado. A China foi, de longe, o principal alvo, com 97 casos, seguida por Taiwan e Tailândia, com 14 cada. O país também foi alvo do maior número de medidas compensatórias, respondendo por 15 das 41 aplicadas em 2025, igualando o recorde histórico.

Também nesta terça-feira, a União Europeia anunciou tarifas antidumping de pelo menos 60% sobre fios de poliamida produzidos na China, utilizados pela indústria têxtil.

Ishiguro acrescentou que o aumento das medidas comerciais contra países do Sudeste Asiático reflete, em parte, o crescimento dos investimentos diretos chineses na região.

"Temos a sensação de que a estrutura de excesso de capacidade da China foi levada para esses países", afirmou. Segundo ele, isso ocorre não apenas no Sudeste Asiático, mas também no Oriente Médio, onde os investimentos chineses também vêm aumentando. "De certa forma, o impacto do excesso de capacidade agora se manifesta tanto por meio das exportações quanto dos investimentos."

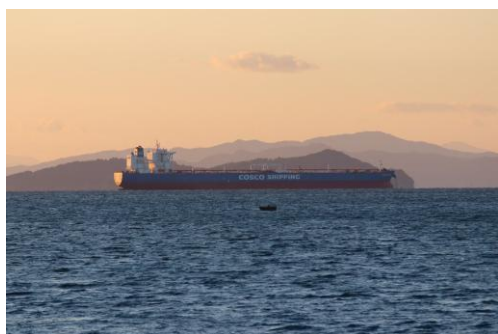
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/07/2026

TRÁFEGO MARÍTIMO EM BAB EL-MANDEB AUMENTA APÓS SUSPENSÃO DE ATAQUES ENTRE EUA E IRÃ

Na segunda-feira, Trump afirmou que as negociações de Washington com Teerã estavam avançando e poderiam levar a uma resolução; trânsito por Ormuz permanece baixo

Por Reuters — Nova Délhi



Uma imagem de arquivo de 2 de março de 2024 mostra o superpetroleiro VLCC Cosnew Lake, de bandeira chinesa, que saiu do Mar Vermelho pelo Estreito de Bab el-Mandeb em 23 de julho de 2026 — Foto: VLADIMIR TONIC/Divulgação via REUTERS

O número de navios que passaram por Bab el-Mandeb subiu para 28 na segunda-feira, a maior marca em quatro dias, em meio ao otimismo quanto a uma possível resolução do conflito entre os Estados Unidos e o Irã após a suspensão dos

ataques trocados entre os dois países.

O presidente dos EUA, Donald Trump, afirmou na segunda-feira que as negociações de Washington com o Irã estavam avançando e poderiam levar a uma resolução, mas alertou que a ação militar poderia ser retomada caso as negociações fracassassem. O Irã fez comentários semelhantes sobre retaliação.

Das 12 embarcações que entraram no Mar Vermelho na segunda-feira, quatro eram petroleiros, com base nos dados às 2h12 (horário de Brasília) desta terça-feira. Um era um petroleiro de grande porte (VLCC), dois eram petroleiros Suezmax e o quarto era um petroleiro Aframax.

Um VLCC pode transportar cerca de 2 milhões de barris de petróleo, enquanto um Suezmax normalmente transporta metade desse volume. Um petroleiro Aframax pode transportar cerca de 700 mil barris de petróleo.

Entre as 16 embarcações que saíram do Mar Vermelho na segunda-feira, havia 10 petroleiros. Os dados mostraram que havia quatro petroleiros Suezmax, três petroleiros Aframax, dois petroleiros de médio alcance e um VLCC.

O VLCC New Pearl, com bandeira de Hong Kong, transportando 2 milhões de barris de petróleo bruto saudita, saiu do Mar Vermelho com destino ao porto de Zhoushan, no leste da China, sendo o quarto superpetroleiro chinês a partir desde que os houthis, um grupo militante iemenita, declararam um bloqueio naval.

Já o tráfego pelo Estreito de Ormuz contou com apenas seis navios de carga transitando pelo local na segunda-feira, incluindo um petroleiro Suezmax ligado ao Irã e um VLCC que entrou com o transponder desligado, conforme os dados. Desses navios, quatro entraram no estreito e dois saíram dele.

Sete navios transitaram pelo estreito no domingo, incluindo três petroleiros de derivados ligados ao Irã que saíram a via marítima.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/07/2026

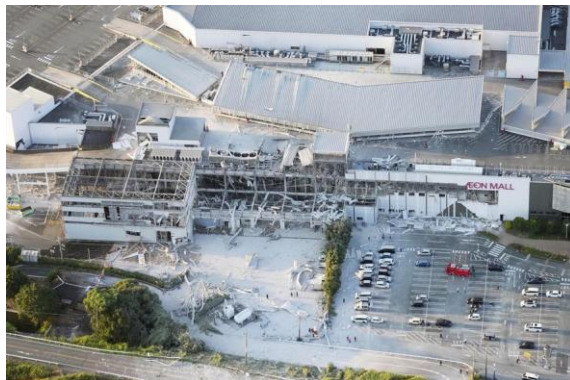
TERREMOTO DE MAGNITUDE 7,1 ATINGE PROVÍNCIA NO SUL DO JAPÃO E DEIXA DEZENAS DE FERIDOS

Premiê Sanae Takaichi disse que autoridades ainda avaliam a dimensão dos danos do tremor, que danificou estradas e deixou milhares de residências sem energia

Por Reuters — Tóquio

Entre 20 e 30 pessoas podem estar presas dentro de um shopping na província japonesa de Kumamoto, no sudoeste do país, depois que um terremoto de magnitude 7,1 provocou uma explosão e o desabamento parcial do edifício na tarde desta terça-feira.

A explosão ocorreu no Aeon Mall Kumamoto, na cidade de Kashima, após a retirada dos clientes, informou a varejista japonesa Aeon. Segundo fontes policiais, funcionários estão entre as pessoas que ainda podem estar no interior do complexo. A empresa afirmou que investiga as causas da explosão e a extensão dos danos.



Shopping center na cidade de Kashima danificado após um terremoto atingir a província de Kumamoto, no sul do Japão — Foto: KYODO/via REUTERS

O terremoto ocorreu por volta das 16h27 (horário local), a uma profundidade de aproximadamente 16 quilômetros, informou a Agência Meteorológica do Japão. O tremor atingiu o nível máximo 7 na escala sísmica japonesa na cidade de Uki e na localidade de Hikawa, deixando dezenas de feridos. Abalos dessa intensidade podem inclinar ou derrubar edifícios com baixa resistência a terremotos.

Fortes réplicas continuaram por horas. Quatro tremores de intensidade 5, fraco ou superior na escala japonesa, foram registrados.

A polícia da província de Kumamoto havia confirmado 12 casos de casas desabadas e quatro ocorrências de pessoas presas em residências. Também foram registrados dois incêndios.

A província abriga o polo de produção da Taiwan Semiconductor Manufacturing Co. (TSMC) na ilha de Kyushu. A intensidade do terremoto atingiu o nível 5 forte em Kikuyo, onde está localizada a fábrica de chips da empresa.

"A intensidade registrada na fábrica da JASM, da TSMC, em Kumamoto, atingiu o nível que exige evacuação. Como a segurança dos funcionários é nossa principal prioridade, o local foi evacuado imediatamente por precaução", disse um porta-voz da TSMC à Nikkei Asia.

Segundo o porta-voz, o canteiro de obras da JASM não sofreu danos, mas parte dos trabalhos foi suspensa como medida preventiva devido ao risco de novas réplicas.

A Sony Group e a Fujifilm também evacuaram suas fábricas em Kikuyo.

A Agência Meteorológica do Japão emitiu um alerta de tsunami para os mares de Ariake e Yatsushiro, na costa das províncias de Kumamoto, Fukuoka, Saga e Nagasaki, mas cancelou o aviso por volta das 18h.

A primeira-ministra do Japão, Sanae Takaichi, disse a jornalistas em Tóquio que o governo formou uma força-tarefa de emergência para avaliar os danos e coordenar a resposta ao desastre. Ela pediu que moradores se mantivessem afastados do litoral e permanecessem atentos à possibilidade de novos tremores fortes.

"Já temos informações sobre feridos, além de interrupções no fornecimento de energia e incêndios em algumas áreas", afirmou. "Pedimos que a população tome precauções, pois há possibilidade de terremotos de magnitude semelhante ao longo da próxima semana."

Kumamoto foi devastada por uma sequência de terremotos em 2016, que deixou quase 300 mortos e provocou grandes danos à infraestrutura.

Mais cedo, o secretário-chefe do gabinete, Minoru Kihara, afirmou a jornalistas em Tóquio que as usinas nucleares da região não foram afetadas pelo terremoto.

A pista do Aeroporto Aso Kumamoto foi fechada às 16h40. O terminal opera voos domésticos para cidades como Osaka e Tóquio, além de ligações internacionais para Taiwan e Coreia do Sul.

A operadora ferroviária JR Kyushu informou que suspendeu a circulação em todas as suas linhas, incluindo os trens-bala shinkansen e os serviços locais. Imagens exibidas pela televisão mostraram incêndios em diversos edifícios e rachaduras em estradas. Um trem de carga descarrilou.

Segundo o site da Kyushu Electric Power Transmission & Distribution, subsidiária da Kyushu Electric Power, 48.040 residências estavam sem energia na província às 18h10.

A agência Kyodo informou que parte do muro de pedra do Castelo de Kumamoto, um dos principais pontos turísticos da região, desabou. Nenhum visitante ficou ferido e todos foram evacuados em segurança, segundo a agência.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/07/2026

BALANÇA COMERCIAL DE BENS DOS EUA REGISTRA DÉFICIT DE US\$ 101,5 BI EM JUNHO

Números foram mais fracos do que as expectativas dos participantes do mercado, cujo consenso apontava para um resultado negativo de US\$ 100 bilhões no mês

Por Valor — São Paulo



Os Estados Unidos registraram um déficit de US\$ 101,5 bilhões em junho no comércio de bens, de acordo com dados divulgados nesta terça-feira (28) pelo Departamento do Comércio do país.

O resultado mostrou uma redução no saldo negativo em relação ao déficit de US\$ 105,9 bilhões registrado em maio.

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

No entanto, os números de junho foram mais fracos do que as expectativas dos participantes do mercado, cujo consenso apontava para um resultado negativo de US\$ 100 bilhões no mês.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/07/2026

FOLHA DE S.PAULO

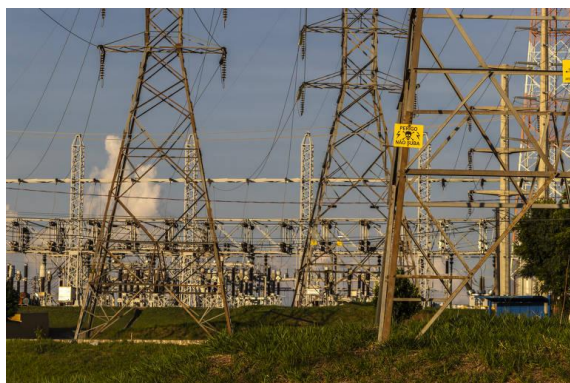
FOLHA DE SÃO PAULO - SP

DADOS SÃO O PETRÓLEO DO MERCADO LIVRE DE ENERGIA

- Principal desafio da iniciativa é garantir que circulação de dados gere mais valor ao consumidor
- Brasil deveria pensar em construir uma política transversal de compartilhamento de informações

A abertura do mercado livre de energia avança a galope. A Lei 15.269, de 2025, estabelece o cronograma: consumidores industriais e comerciais poderão migrar até 2027 e todos os demais — inclusive as residências— até o final de 2028.

Hoje, pouco menos de 100 mil consumidores contratam energia no mercado livre. Em menos de dois anos, esse universo poderá alcançar dezenas de milhões de unidades consumidoras na baixa tensão. Poucas mudanças regulatórias ampliarão tanto um mercado em tão pouco tempo.



Subestação de distribuição de energia elétrica da CPFL Paulista (Companhia Paulista de Força e Luz) no município de Marília - Alf Ribeiro 13.mar.24/Folhapress

Esta transformação depende de um ator ainda pouco conhecido dos brasileiros: o comercializador varejista. Caberá a ele orientar a migração dos consumidores e administrar seus contratos de energia.

Para competir, porém, precisará conhecer o perfil de consumo de cada cliente para desenhar contratos adequados às necessidades de cada um e às possibilidades de ajustar a demanda no tempo em resposta a mudanças nos preços. Essa informação permanece, hoje, concentrada nas distribuidoras —na prática, trata-se de barreira à entrada.

Em mercados liberalizados, a concorrência muda a forma de criar valor. A eletricidade continua sendo a mesma commodity. O diferencial competitivo passa a ser a capacidade de transformar informações sobre consumo em contratos mais aderentes ao perfil de cada consumidor, precificar riscos com maior precisão e desenvolver novos serviços. Quanto mais intensa a concorrência, maior o valor econômico desses dados.

Sem acesso a essas informações, novos comercializadores precificam mal seus contratos, inovam menos e competem em desvantagem. Consumidores, por sua vez, permanecem presos a ofertas padronizadas, incapazes de refletir suas preferências de consumo. O Open Energy nasce justamente para reduzir essa assimetria informacional.

Seu objetivo não é compartilhar dados por compartilhar. É garantir que o consumidor possa autorizar o uso das informações sobre seu consumo para receber propostas mais competitivas e adequadas ao seu perfil. Pela LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados), esses dados pertencem ao consumidor, e não à empresa que os armazena. Cabe ao consumidor decidir com quem compartilhá-los. E às distribuidoras, assegurar que esse compartilhamento seja simples, seguro e interoperável.

O Brasil já possui uma experiência bem-sucedida nessa direção. O Open Finance transformou o compartilhamento de dados em um poderoso mecanismo de inovação e concorrência. O Banco Central definiu as regras, mas deixou a governança a cargo de uma estrutura formada pelos próprios participantes do mercado, com representação equilibrada e conselheiros independentes.

Hoje já são mais de 750 instituições participantes, mais de 100 milhões de consentimentos ativos e cerca de 10 bilhões de chamadas semanais de API. Mais importante que os números foi o efeito econômico: surgiram novos produtos, novos modelos de negócio e maior competição em um setor que hoje é referência internacional em inovação.

O setor elétrico busca seguir caminho semelhante, mas com uma diferença importante. Atualmente em discussão na Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica), a regulamentação do Open Energy atribui à CCEE (Câmara de Comercialização de Energia) a coordenação do sistema: gerir o cadastro de participantes, capacitar agentes para o uso das APIs e garantir sua interoperabilidade.

Em vez de criar uma estrutura independente de governança, como ocorreu no Open Finance, optou-se por ampliar as atribuições de uma instituição já existente. Não por acaso, diversas contribuições à Consulta Pública 007/2025 defenderam a criação de um comitê gestor independente, inspirado na experiência do setor financeiro.

O Reino Unido vai além. Em 2025, aprovou o Data (Use and Access) Act, criando uma estrutura legal para expandir o compartilhamento de dados a diferentes setores da economia. A lógica é simples: se os dados passam a ser um insumo crítico em mercados competitivos, faz pouco sentido construir uma

arquitetura distinta para cada indústria. Energia, telecomunicações, transporte e varejo poderão compartilhar princípios comuns de interoperabilidade e governança.

Na busca de eficiência, o Brasil deveria perseguir a mesma direção. Em vez de desenvolver estratégias isoladas —Open Finance, Open Energy e outras que inevitavelmente surgirão—, seria mais eficiente construir uma política transversal de compartilhamento de dados, baseada em princípios comuns de governança e proteção ao consumidor. Tudo sujeito à regulação setorial.

Em um mundo em que os dados são o novo petróleo, o verdadeiro desafio não é apenas fazê-los circular, mas garantir que essa circulação estimule concorrência, inovação e gere mais valor para seu dono: o consumidor.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 28/07/2026

RIO FARÁ PARQUE BÍBLICO DE R\$ 200 MILHÕES

- Ao construir uma Terra Santa com dinheiro público, o Rio atravessa os limites da laicidade
- Projeto em Santa Cruz transformará antigo planetário em Cinema Gênesis e criará espaços para cultos, batismos e orações

Por Rodrigo Toniol - Professor de antropologia da UFRJ, é membro da Academia Brasileira de Ciências

No Rio de Janeiro, a prefeitura deu início às obras da Terra Prometida. Trata-se do primeiro parque temático público da cidade, custará mais de R\$ 200 milhões e terá como tema central os cinco primeiros livros da Bíblia.

No anúncio oficial, com maquetes, vídeos e fotografias renderizadas, o que se projeta é uma área de 200 mil m², uma nave para 7.000 pessoas, onde poderão acontecer cultos e eventos religiosos, e uma esplanada para multidões de 70 mil.



Entre os ambientes temáticos previstos estão o Jardim do Éden, o percurso sensorial dos Dez Mandamentos e o Caminho do Mar Vermelho, que, segundo a prefeitura, "contará com experiência simbólica de andar sobre as águas". O projeto também inclui os montes das Oliveiras, Sinai e Sião, que devem servir para a oração de grupos.

Parque temático Terra Prometida, que está sendo construído na zona oeste do Rio de Janeiro por cerca de R\$ 200 milhões pagos com dinheiro público - Reprodução Prefeitura do Rio de Janeiro

O parque está sendo construído na antiga Cidade das Crianças, um equipamento cultural e de lazer localizado na zona oeste, em Santa Cruz, com ciclovias, teleférico, teatro, museu e piscinas. Em 2008, naquele lugar, havia sido inaugurado o Museu Cósmico, também conhecido como Planetário de Santa Cruz, com investimento de mais de R\$ 7 milhões, levando àquela região da cidade um moderno equipamento de ensino de ciência.

Dezoito anos depois, o planetário astronômico será convertido em um domo bíblico chamado Cinema 360° Gênesis. O contraste é tão literal que espanta.

A antiga Cidade das Crianças estava abandonada havia mais de uma década e, de fato, precisava ser transformada. Que a cidade se beneficiará da reconstrução de uma área de lazer perdida não há nenhuma dúvida. Daí à opção de fazer essa revitalização convertendo um espaço de lazer infantil em um parque temático religioso há boa distância.

Esse fenômeno de construção de espaços públicos com referências cristãs, explicitamente voltados para atividades religiosas, tem se disseminado pelo país. Noutra coluna, eu mesmo já havia mencionado algumas dessas novas áreas. Em Macapá, foi construído um batistério público. Em todo o país, multiplicam-se as praças da Bíblia. Em diferentes cidades do Nordeste, a maioria delas com menos de 50 mil habitantes e sem estrutura turística, têm sido construídas estátuas gigantes de santos católicos.

No caso do Parque Terra Prometida, contudo, a Prefeitura do Rio de Janeiro deu um passo além. Aquele não é atualmente um espaço de culto. Não há qualquer devoção particular naqueles arredores para a qual o parque serviria como infraestrutura de uma demanda já existente. O poder público, nesse caso, é o único ator responsável por gerar aquele território como religioso. E é ele também o curador do parque, não apenas dedicando-o deliberadamente aos cristãos, mas também fazendo a curadoria do tipo de cristianismo privilegiado no local.

Não é sequer preciso ser muito versado no universo religioso para notar que, a despeito da alegada destinação do parque a católicos, evangélicos e judeus, sua ênfase curatorial é aquela mesma privilegiada pelos grupos sionistas cristãos. São igrejas, sobretudo pentecostais, que afirmam sua afinidade com Israel e projetam aquilo que o historiador Michel Gherman chamou de judeu imaginário. O Parque Terra Prometida é uma espécie de Terra Santa construída na zona oeste do Rio, com financiamento público, a partir desse imaginário religioso particular.

Ora, se nem numa obra dessa magnitude espacial e financeira os limites da laicidade são respeitados, quando seriam? Por mais representativo que seja um grupo religioso, uma construção como essa não cabe ao Estado. Tampouco é sua função escolher quais símbolos, narrativas bíblicas e práticas religiosas de uma determinada tradição serão monumentalizados com dinheiro público.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 28/07/2026

FALTA DE CORREÇÃO MONETÁRIA EM PLANO SOCIOAMBIENTAL DE R\$ 500 MI DE BELO MONTE OPÕE ANEEL E MPF

- Agência contraria parecer de área jurídica e nega atualização monetária de programa criado em 2009; Procuradoria avalia ir à Justiça
- Para concessionária, edital e contrato não continham cláusula para atualização do valor; saldo remanescente é de R\$ 160 mi

Por André Borges

Brasília - O plano socioambiental de R\$ 500 milhões de Belo Monte, criado em 2009 para financiar ações de compensação aos municípios afetados pela construção da usina no Pará, corre o risco de se transformar em uma nova disputa judicial.

A Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica) decidiu contrariar um parecer da sua própria área jurídica e negou, por unanimidade, a atualização monetária dessa cifra milionária. O MPF (Ministério Público Federal) não descarta ir à Justiça para tentar reverter a situação.



Barragem da casa de força principal da hidrelétrica de Belo Monte, no rio Xingu, em Altamira (PA) - Lalo de Almeida - 17.ago.22/Folhapress

Passados 17 anos desde o edital da usina que criou o PDRSX (Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Xingu), ainda há saldo remanescente a ser desembolsado. A Norte Energia afirma que, até o momento, pagou R\$ 290 milhões em ações incluídas no plano e que há mais R\$ 50 milhões em projetos em execução. Restam, portanto, R\$ 160 milhões em caixa.



Esses valores, porém, não incluíram nenhum tipo de correção até hoje, simplesmente porque o contrato original não previa uma linha sequer de informação, nenhuma cláusula dizendo como esses recursos deveriam ser corrigidos entre a assinatura do contrato e o momento em que cada parcela foi realmente usada.

Para se ter ideia da perda de valor, a inflação acumulada pelo IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) entre junho de 2009 e junho de 2026 é de aproximadamente 145%, conforme dados do IBGE. Se essa correção fosse aplicada apenas ao valor ainda não repassado de R\$ 160 milhões, a cifra saltaria para cerca de R\$ 392 milhões.

O pleito para atualizar o compromisso do plano tinha sido apresentado pelo MIDR (Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional). Em dezembro de 2024, a pasta encaminhou à Aneel uma solicitação do Comitê Gestor do PDRSX para a recomposição inflacionária do programa.

Como o edital e o contrato de Belo Monte, porém, eram omissos sobre o tema, o MME (Ministério de Minas e Energia) levou a discussão à Aneel para análise da área técnica e da procuradoria da agência.

A procuradoria concluiu que a correção não representava aumento da obrigação da concessionária, apenas a preservação do poder de compra dos recursos, uma vez que "o valor original, pensado para atender às necessidades de desenvolvimento sustentável da região do Xingu, estaria hoje severamente depreciado, o que comprometeria a efetividade e o propósito da obrigação".

A diretoria da agência, porém, rejeitou o pedido por entender que ele não respeitava os termos exatos do contrato e, em 30 de junho, decidiu deixar a situação como está.

À Folha a Norte Energia declarou que "cumpre rigorosamente as obrigações previstas no seu contrato de concessão referentes à execução e financiamento do plano" e que "a Aneel, por decisão unânime de sua diretoria colegiada", confirmou que o contrato não está sujeito à atualização monetária.

O MPF em Altamira (PA), porém, disse que o assunto segue em análise.

"A posição atual é de que o reajuste deve ser aplicado da data da constituição da obrigação até o dispêndio do respectivo valor. Independentemente da posição da diretoria da Aneel sobre o reajuste, os fundamentos serão avaliados e as medidas necessárias serão adotadas, preferencialmente na via extrajudicial, sem prejuízo da judicialização da questão caso cabível e necessário", declarou.

Questionados sobre o assunto, o MME e o MIDR não se manifestaram até a publicação desta reportagem.

O plano de desenvolvimento do Xingu é uma política pública criada pelo governo federal para compensar os municípios mais afetados por Belo Monte. Instituído por decreto presidencial, ele financia medidas para melhorar a qualidade de vida da população em dez municípios da região da usina.

Não há repasse direto de dinheiro. Seus recursos bancam ações em áreas como infraestrutura, regularização fundiária, gestão ambiental, atividades produtivas, inclusão social e atendimento a povos indígenas e comunidades tradicionais.

As decisões sobre a aplicação desses recursos cabem ao Comitê Gestor do PDRSX, um órgão colegiado que reúne representantes do próprio governo federal (hoje sob coordenação do MIDR), além do governo do Pará, da Associação dos Municípios do Consórcio Belo Monte, da sociedade civil organizada e da própria Norte Energia, concessionária da usina.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 28/07/2026

PONTE BIOCEÂNICA UNE BRASIL E PARAGUAI, MAS ACESSOS TRAVAM CONCLUSÃO

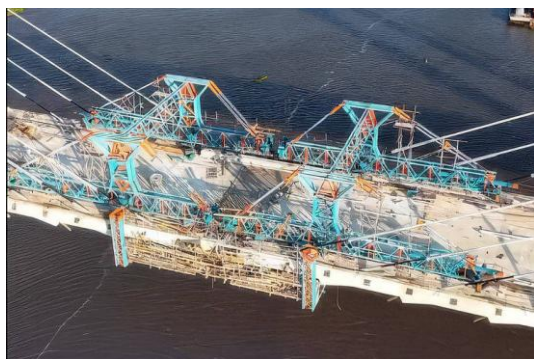
- Trecho brasileiro de 13,1 km depende de R\$ 250 milhões ainda sem previsão no Orçamento
- Paraguai estima concluir pavimentação até novembro; governo brasileiro projeta 2027

Por Silvia Frias

Campo Grande - O tempo nublado cancelou a cerimônia oficial de comemoração do "beijo das avelãs", a união das duas extremidades da ponte entre Porto Murtinho (MS) e Carmelo Peralta, no Paraguai, que ocorreria na quinta-feira (23).

Mesmo assim, sob temperatura de 10°C, autoridades dos dois países se reuniram no ponto exato de conexão da estrutura de 1.294 m de extensão sobre o rio Paraguai.

A celebração informal marcou o avanço simbólico da Rota Bioceânica, que promete reduzir em até 17 dias o caminho das exportações brasileiras até os mercados asiáticos, pelo oceano Pacífico. Na prática, olhando para as duas extremidades da Ponte Internacional da Integração, o que se nota é o descompasso da obra.



Ponte Bioceânica em Porto Murtinho, no rio Paraguai, Mato Grosso do Sul - Reprodução /Prefeitura de Porto Murtinho no Facebook

No lado brasileiro, ainda falta o acesso de 13,1 quilômetros da BR-267 até a ponte, obra que depende de cerca de R\$ 250 milhões para ser concluída, verba que não consta no Orçamento. No outro extremo, a pavimentação dos 3,8 quilômetros até a rodovia PY-15 está em execução.

O governo brasileiro estima que o acesso seja concluído em 2027, enquanto o Paraguai calcula finalizar a obra até novembro deste ano.

Além desses acessos, os governos precisam acertar os detalhes do controle aduaneiro unificado, sistema aceito pelo Paraguai depois de um ano e meio de negociação. Também é preciso adequar ou pavimentar estradas no Chile e na Argentina, os outros dois países envolvidos na Rota Bioceânica.

A via é uma iniciativa do governo federal que prevê a ligação entre o oceano Atlântico, a partir do Porto de Santos, e o oceano Pacífico, por meio dos portos chilenos de Antofagasta e Iquique.

O corredor atravessa Brasil, Paraguai, Argentina e Chile e tem como um dos principais marcos a construção da ponte sobre o rio Paraguai. Enquanto a obra não é concluída, a travessia nesse trecho do Pantanal continua sendo realizada por balsa.

Onde fica a ponte Bioceânica





Com a implantação da rota, a expectativa é tornar mais ágil e eficiente o escoamento da produção brasileira para mercados da Ásia e da Oceania. Atualmente, as cargas exportadas pelo porto de Santos percorrem rotas mais longas, contornando o continente africano ou passando pelo canal do Panamá, o que aumenta o tempo de viagem e os custos logísticos.

A nova ligação deve reduzir o percurso em cerca de 7.000 quilômetros e proporcionar uma economia estimada entre 17 e 20 dias no transporte de mercadorias entre o Brasil e a Ásia.

Os serviços concentram-se em terraplenagem e infraestrutura de apoio, incluindo 10,1 quilômetros de terraplenagem executados, segundo o Dnit.

Segundo o órgão, 38,1% do empreendimento foi executado. As obras também incluem sete OAEs (Obras de Arte Especiais), sendo seis pontes e um viaduto. Apenas duas estruturas estão concluídas, enquanto as demais seguem em diferentes fases de execução.

Do investimento previsto de R\$ 472 milhões, o Dnit informa que R\$ 220,7 milhões foram empenhados e R\$ 184,7 milhões efetivamente utilizados. Os R\$ 36 milhões restantes dos recursos já empenhados serão destinados à conclusão das OAEs. Sobre o restante da verba, o órgão diz que "a suplementação orçamentária poderá ser realizada conforme a evolução dos serviços".

Do lado paraguaio, a estimativa é que entre 45% e 50% dos trabalhos previstos tenham sido concluídos, segundo o diplomata João Carlos Parkinson, que coordena, pelo governo brasileiro, as negociações internacionais dos corredores bioceânicos e é um dos principais articuladores da Rota Bioceânica.

O Consórcio Binacional PYBRA é responsável pela construção da ponte e do acesso do lado paraguaio. O engenheiro civil René Gomez, coordenador principal da construção e superintendente de obras do grupo, estima que 30% da obra de acesso do lado paraguaio já foi executada. A previsão é que os 3,8 quilômetros sejam concluídos no fim deste ano ou, no mais tardar, até janeiro de 2027.

Parkinson admite que existe "um pequeno descompasso", mas explica que são situações distintas. "O acesso do lado paraguaio é muito menor e o terreno do lado brasileiro é muito pantanoso, vai exigir grande trabalho de terraplenagem, o que encarece a obra", diz.

Segundo Parkinson, os R\$ 251,3 milhões restantes podem vir do Tesouro (via Itaipu Binacional) ou de empréstimo do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento).

O recurso também será usado para o Ciof (Centro Integrado de Controle da Fronteira), onde órgãos dos dois países realizam procedimentos de fiscalização conjuntos, após negociação concluída neste ano.

A imagem mostra a construção de uma ponte em andamento sobre um rio. Estruturas de concreto estão sendo erguidas, com pilares altos visíveis. O ambiente ao redor é predominantemente verde, com vegetação densa. No rio, há barcos de construção e o céu está parcialmente nublado.

Obra da construção da Ponte Bioceânica em Porto Murtinho, no rio Paraguai, em 2024 - Divulgação
O superintendente-adjunto da Receita Federal na 1ª Região, Erivelto Moyses, explica que, após a conclusão dos acessos à ponte, é necessário priorizar a construção da Área de Controle Integrado, que faz parte do Ciof, mas com atuação mais específica. "É a área essencial para o comércio exterior, para despacho de importação e exportação."

Parkinson diz que há efetivo da Receita Federal para a aduana em Porto Murtinho, além de equipes da PF (Polícia Federal) e da PRF (Polícia Rodoviária Federal). A dificuldade deve surgir para preencher as vagas necessárias no Mapa (Ministério da Agricultura e Pecuária) e na Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária).

Segundo o Dnit, o Centro Aduaneiro ainda não foi iniciado pois o projeto está em fase de adaptações com base em novas demandas solicitadas pelas instituições de controle de fronteira.

CONDIÇÕES

Entre os dias 30 de maio e 8 de junho, uma equipe da Receita Federal percorreu cerca de 4.000 quilômetros pela Rota Bioceânica, atravessando Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, para avaliar as condições de infraestrutura, logística e fiscalização ao longo do corredor.

Segundo Moyses, a missão identificou potencial para reduzir custos e tempo de transporte, mas também uma série de gargalos que precisam ser superados antes da consolidação da rota.

No Paraguai, as rodovias já pavimentadas foram consideradas de boa qualidade, mas a infraestrutura de aduana e imigração em Carmelo Peralta e Pozo Hondo foi classificada como precária, funcionando em estruturas improvisadas. Também há trechos ainda sem pavimentação e obras em execução na ligação até a Argentina.

No país, a equipe encontrou limitações na malha rodoviária, como pontes com restrição de peso, trechos sem acostamento e infraestrutura insuficiente nas fronteiras.

Já no Chile, as rodovias e os portos de Iquique e Antofagasta receberam avaliação positiva pela capacidade operacional e pelos planos de expansão, mas a travessia da Cordilheira dos Andes impõe restrições para caminhões, exigindo adaptações logísticas e preparo dos condutores.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 28/07/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTOS AMPLIAM ESTRUTURA PARA EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DIANTE DO AVANÇO DO PRÉ-SAL

Da Redação Offshore 28/07/2026 - 19:47



A expansão da produção do pré-sal voltou a acelerar investimentos em infraestrutura portuária voltada à exportação de petróleo. Terminais no Rio de Janeiro e no Espírito Santo estão ampliando capacidade para receber volumes maiores e operações de transbordo entre navios.

Entre os projetos estão o Porto Sudeste, em Itaguaí (RJ), que iniciou obras para novos dolphins e pretende ampliar a capacidade de transferência exclusiva para graneis líquidos para 50 milhões de toneladas por ano, com conclusão estimada para o início de 2027. O Porto do Açu, em São João da Barra (RJ), também está em expansão e informou que pretende elevar sua capacidade de movimentação de 1,2 milhão para 1,8 milhão de barris por dia.

No Espírito Santo, projetos em Aracruz incluem estrutura para operações de transbordo de petróleo e a atracção de navios de maior porte, reforçando a disputa por corredores logísticos mais eficientes para o escoamento do óleo cru brasileiro. O movimento acompanha o avanço das exportações nacionais, que somaram 10,57 milhões de toneladas em janeiro, alta de 13,3% na comparação anual, segundo dados oficiais divulgados em fevereiro.

A pressão por nova infraestrutura também se conecta ao aumento das vendas externas da Petrobras, que exportou 765 mil barris por dia em 2025, em recorde histórico, com parte relevante do petróleo destinada à China, segundo levantamento divulgado em fevereiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2026

HIDROVIAS AMAZÔNICAS GANHAM REFORÇO EM 2026, ENQUANTO TAPAJÓS SEGUE NO CENTRO DO DEBATE

Da Redação Portos e logística 28/07/2026 - 19:35



O governo federal prevê R\$ 500 milhões em investimentos nos rios amazônicos em 2026, em um contexto em que a Hidrovia do Tapajós continua sendo apontada como corredor estratégico para o escoamento de cargas do Centro-Oeste. A combinação desses fatores recoloca as hidrovias amazônicas no centro da discussão sobre competitividade logística, dragagem e redução do custo do frete.

No caso do Tapajós, o corredor hidroviário transportou 16,8 milhões de toneladas em 2025, com 88,4% do volume concentrado em soja e milho, e chegou a 2,38 milhões de toneladas no primeiro bimestre de 2026. Os números mostram um eixo já relevante para o agronegócio, mas ainda em fase de consolidação operacional.

A questão do frete segue no centro dessa disputa. Sem uma alternativa hidroviária plenamente estruturada, parte da soja do Centro-Oeste continua dependente de rotas rodoviárias longas até os portos, o que eleva o custo de transporte e aumenta a pressão sobre corredores como Santos. Em março de 2026, a Conab registrou fretes de R\$ 520 por tonelada na rota Sorriso (MT)–Santos (SP) e R\$ 351 por tonelada entre Rio Verde (GO) e Santos.

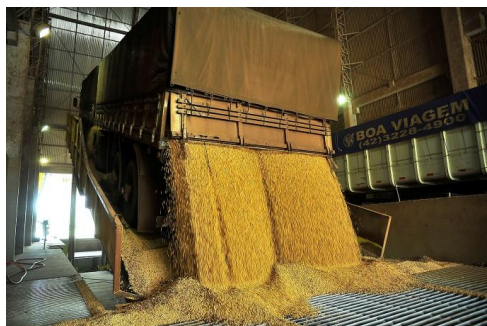
Os investimentos previstos para os rios amazônicos reforçam a necessidade de obras de dragagem, manutenção de calado e melhoria de navegabilidade em trechos sujeitos à sazonalidade. Para o setor, o avanço das hidrovias pode aliviar a pressão sobre o frete, ampliar a previsibilidade logística e reduzir a dependência de rotas mais caras para o escoamento da safra.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2026

ABIOVE AUMENTA PROJEÇÕES DO COMPLEXO SOJA PARA 2026

Da Redação Portos e logística 28/07/2026 - 19:13



Crescimento de 7,9% no processamento acumulado do ano já ultrapassa 23 milhões de toneladas

A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) atualizou suas estatísticas mensais e estimativas para o balanço de oferta e demanda do complexo soja para 2026. De acordo com os novos dados, a produção nacional de soja foi projetada em 180,57 milhões de toneladas, com base nas estimativas da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

No comércio internacional, as exportações de grãos de soja foram elevadas para 115,4 milhões de toneladas, registrando um avanço de 1,1% em relação à projeção anterior, enquanto as importações do grão devem atingir 900 mil toneladas.

O esmagamento de soja no país também apresentou alta de 0,5%, devendo alcançar 63,3 milhões de toneladas. Em relação aos derivados, a produção de farelo de soja foi reajustada para 48,7 milhões de toneladas (alta de 0,2%), com exportações projetadas em 24,9 milhões de toneladas (leve recuo de 0,2%).

Já a produção de óleo de soja teve sua estimativa elevada para 12,75 milhões de toneladas (aumento de 0,8%), impulsionando as exportações do produto para 1,7 milhão de toneladas, uma alta de 3% sobre a projeção anterior. A expectativa para a importação de óleo de soja manteve-se estável em 125 mil toneladas.

Nos indicadores mensais, o processamento de soja no mês de maio/2026 registrou o volume de 5,23 milhões de toneladas. Esse número representa um aumento de 2,7% na comparação com abril/2026 e uma alta de 5,4% em relação a maio de 2025, quando ajustado pelo percentual amostral.

No resultado acumulado do ano até maio, o volume total processado chegou a 23,363 milhões de toneladas, o que significa um crescimento de 7,9% frente ao mesmo período do ano anterior, também considerando os devidos ajustes do percentual da amostra.

A Abiove informou que a representatividade estimada da amostra foi ampliada para 90,83%. A associação destacou que, mesmo com ajustes pontuais, os números reforçam a solidez da cadeia da soja e a capacidade do setor em responder às demandas do mercado interno e externo com eficiência. "A expansão do processamento, somada ao ritmo consistente das exportações, confirma o papel estratégico do Brasil no comércio internacional do complexo da soja", analisou o diretor de economia e assuntos regulatórios da Abiove, Daniel Furlan Amaral.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2026

SEPETIBA TECON AMPLIA MOVIMENTAÇÃO DE CARROS ELÉTRICOS COM MODELO DESENVOLVIDO PELA COSCO

Da Redação Portos e logística 28/07/2026 - 19:04



O Sepetiba Tecon (RJ) vem realizando, desde o final de 2025, uma operação desenvolvida pela Cosco Shipping Specialized que utiliza contêineres flat rack e high cube para o transporte de automóveis elétricos da Leapmotor. Segundo a operadora do terminal, o modelo operacional é inovador, na medida em que permite que os veículos sejam movimentados pelos mesmos guindastes empregados nas operações regulares de contêineres, eliminando a necessidade de manuseio individual durante o desembarque.

Os veículos são embarcados na China e desembarcam no terminal, localizado no Porto de Itaguaí (RJ). Após a operação de descarga, os automóveis são retirados dos contêineres, armazenados no pátio do terminal e seguem em carretas cegonha para Porto Real (RJ), onde passam pelo processo de inspeção pré-entrega (PDI). Em seguida, são distribuídos para a rede de concessionárias por meio da estrutura logística já estabelecida pela importadora Stellantis.

A operadora destacou que, na prática, a solução proporciona mais agilidade, segurança e eficiência operacional, além de otimizar o aproveitamento da infraestrutura portuária existente. De acordo com o Sepetiba Tecon, a operação acompanha a expansão do mercado de veículos elétricos no Brasil. A empresa enxerga um potencial de soluções alternativas para a importação de veículos.

O Sepetiba Tecon afirma que foi o primeiro terminal a utilizar essa solução logística no estado do Rio de Janeiro. A operação inaugural registrou o desembarque de mais de 700 veículos transportados em aproximadamente 340 contêineres. Desde então, a operação ganhou escala e vem apresentando resultados consistentes. Atualmente, mais de dois mil veículos da marca já foram recebidos no terminal.

O diretor operacional do Sepetiba Tecon, Guilherme Vidal, destacou que o avanço da operação reforça o posicionamento do terminal como um hub logístico para o setor automotivo. A avaliação da empresa é que, com a expansão contínua do mercado de veículos elétricos no país, operações como essa tendem a ganhar relevância, consolidando novos modelos logísticos e ampliando as alternativas disponíveis para importadores e fabricantes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2026



REITERADOS ATAQUES À NAVEGAÇÃO INTERNACIONAL SÃO 'INDEFENSÁVEIS', CONDENA IMO

Da Redação Navegação 27/07/2026 - 21:26



O secretário-geral da Organização Marítima Internacional (IMO), Arsenio Dominguez, condenou veemente os recentes ataques à navegação internacional reportados na região do Mar Vermelho. Ele afirmou, na última semana, que esses ataques são 'indefensáveis' e colocam em perigo as vidas dos marítimos, ao mesmo tempo que ameaçam a segurança do transporte marítimo internacional, o meio ambiente marinho e a estabilidade das cadeias de suprimento global.

“Os tripulantes são civis atuando em um trabalho essencial que sustenta economias e comunidades em todo o mundo. Os operadores de navios devem avaliar minuciosamente os riscos antes de transitar pela região. Os marítimos nunca devem ser colocados em perigo ou serem alvos em situações de conflito ou instabilidade”, alertou Dominguez em nota.

Ele reiterou o apelo para a libertação imediata e incondicional de todos os marítimos que continuam mantidos em cativeiro após ataques piratas no Mar Vermelho e na região do Golfo de Aden. “Garantir a segurança deles é uma obrigação fundamental do Direito Internacional e uma responsabilidade compartilhada pela comunidade global”, defendeu Dominguez.

A IMO considera o Mar Vermelho um corredor marítimo crucial para o comércio internacional e que ataques continuados ao transporte marítimo nesta região podem agravar as tensões, aumentar a disrupção nas rotas comerciais e minar os princípios de liberdade da navegação.

“A desescalada é a única solução. Estou igualmente preocupado com o potencial de poluição proveniente dos incidentes relatados no Mar Vermelho e de incidentes anteriores na área do Estreito de Ormuz. A IMO continuará a monitorar a situação e se mantém pronta para prestar a assistência necessária”, concluiu o secretário-geral em seu comunicado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/07/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

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

Fonte : InforMS

Data: 28/07/2026