

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 127/2026
Data: 03/08/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ATRAÇÃO DE MAIS NAVIOS DE CRUZEIROS NO PORTO DE SANTOS DEPENDE DE INTERVENÇÕES	4
TCU E MPF INVESTIGAM CONTRATAÇÃO DE DRAGAGEM DO CANAL DO PORTO DE SANTOS	6
SANTOS BRASIL AMPLIA CAPACIDADE NO PÁTIO EM GUARUJÁ	8
COMITÊ DE DIVERSIDADE NO SETOR AQUAVIÁRIO REALIZA REUNIÃO EM BRASÍLIA	9
GOVERNO DE SÃO PAULO VAI INCLUIR NOVO VIADUTO EM SANTOS NO CONTRATO COM A ECOVIAS IMIGRANTES	9
ANTAQ ADIA AUDIÊNCIA SOBRE ARRENDAMENTO NO PORTO DE ITAJAÍ	10
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	11
BRASMUNDI VAI APORTAR R\$ 30 MILHÕES NOS PORTOS DO PECÉM, SANTOS E ITAJAÍ	11
JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP	14
VIRACOPUS REGISTRA 148,4 MIL TONELADAS MOVIMENTADAS NO PRIMEIRO SEMESTRE DO ANO	14
HIDROVIAS DO BRASIL ABRE VAGA DE SUPERVISOR DE OPERAÇÕES EM SANTOS	14
COSCO INVESTE US\$ 1,17 BILHÃO EM 15 GRANELEIROS PREPARADOS PARA OPERAR COM METANOL E AMÔNIA	15
APS INICIA PROJETO PARA APROFUNDAR CANAL DE NAVEGAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	17
MOVECTA INVESTIRÁ MAIS DE R\$ 100 MILHÕES PARA AMPLIAR OPERAÇÃO NO PORTO DE SUAPE	17
EBLOG SUPERA 2,3 MILHÕES DE TONELADAS EMBARCADAS NO PORTO DE SANTOS	18
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS	19
ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES PARA A AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 02/2026 É PRORROGADO	19
PUBLICADA PAUTA DA 615ª REUNIÃO DA DIRETORIA COLEGIADA	20
REUNIÃO DO COMITÊ DE GÊNERO E DIVERSIDADE FORTALECE AGENDA DE EQUIDADE NO SETOR AQUAVIÁRIO	20
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	21
REGIÃO NORTE BATE RECORDE HISTÓRICO DE PASSAGEIROS EM VOOS INTERNACIONAIS NO PRIMEIRO SEMESTRE	21
MINISTRO TOMÉ FRANCA PARTICIPA DA ABERTURA DA 21ª EDIÇÃO DA LABACE 2026, EM SÃO PAULO	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – Missão Índia	23
OPINIÃO - ARTIGOS - FREE FLOW E O EQUILÍBRIO DOS CONTRATOS: UMA DÚVIDA QUE MERECE RESPOSTA	24
POLÍTICA - NOVO ACUSA LULA DE PEDIR VOTO ANTES DO PRAZO	26
NACIONAL - HUB – CURTAS - SANTORO COBRA MATO GROSSO POR OBRAS PARADAS DO RODOANEL DE CUIABÁ	27
<i>A cobrança do ministro</i>	27
<i>Balanço de investimentos</i>	28
<i>Nas ferrovias</i>	28
<i>Inclusão</i>	28
<i>Programação</i>	28
POLÍTICA - EM CONVENÇÃO DO PT, LULA DIZ QUE VAI ATRÁS DO ‘TETRA’ COM OUSADIA	28
POLÍTICA - BRASIL ESTÁ SENDO RECONSTRUÍDO, DIZ HADDAD	29
POLÍTICA - APÓS QUESTIONAR URNAS, FLÁVIO BOLSONARO CRITICA TSE DE 2022	30
POLÍTICA - EVENTO COM O SENADOR EXIBE VÍDEO DE SEU PAI	31
POLÍTICA - PL ANUNCIA MICHELE BOLSONARO COMO CANDIDATA AO SENADO PELO DF	31
POLÍTICA - POR REELEIÇÃO, CELINA SE AFASTA DE IBANEIS	33
TRANSPORTES - RODOVIAS - TERCEIRA PISTA DA IMIGRANTES ENTRA EM NOVA FASE, MAS OBRAS CONTINUAM SEM DATA	33
TRANSPORTES - PORTOS - CODEBA REGISTRA AVANÇO NOS PORTOS DA BAHIA E IMPULSIONA RETOMADA EM ITAJAÍ	34
TRANSPORTES - PORTOS - APS ABRE LICITAÇÃO PARA PLACAS E MOEDAS COMEMORATIVAS DA GUARDA PORTUÁRIA	36
TRANSPORTES - PORTOS - SEPETIBA TECON AMPLIA OPERAÇÃO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS NO PORTO DE ITAGUAÍ	36
PETRÓLEO E GÁS - COMITÊ DE MONITORAMENTO DA OPEX EXPRESSA PREOCUPAÇÃO COM ATAQUES	37
PETRÓLEO E GÁS - ANP INTENSIFICA AÇÕES CONTRA ABUSOS	38
MINERAÇÃO - MINERAIS CRÍTICOS DESAFIAM BRASIL A AGREGAR VALOR À PRODUÇÃO MINERAL	38
MINERAÇÃO - USIMINAS ELEVA EBITDA NO SEGUNDO TRIMESTRE COM RECUPERAÇÃO DA SIDERURGIA	40
MINERAÇÃO - ABPM MANTÉM COMANDO E MIRA AVANÇO DA PESQUISA MINERAL NO PAÍS	41
FINANÇAS - APÓS TARIFAÇÃO, MINISTRO VAI À ÍNDIA ATRÁS DE NOVOS MERCADOS	42
FINANÇAS - BRASILEIROS SÃO CONTRA A RECIPROCIDADE	43
OPINIÃO - ARTIGOS - GESTÃO - A SEDUÇÃO DA UNANIMIDADE	43
OPINIÃO - ARTIGOS - O CUSTO DA TRANSPOSIÇÃO	45



JUSTIÇA - ALVO DE INVESTIGAÇÕES DA PF, WAGNER DIZ QUE PROVARÁ INOCÊNCIA	47
JUSTIÇA - AGU SE REÚNE COM 'BANCÕES' PELO BRB	48
INTERNACIONAL - GENERAL AMERICANO TEM DE ESCOLHER DEFENDER EUA OU ISRAEL	49
INTERNACIONAL - IRÃ E OMÃ AVANÇAM EM PACTO SOBRE ORMUZ	49

JORNAL O GLOBO – RJ..... 50

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS CRESCE 19,2% E ATINGE RECORDE HISTÓRICO NO BRASIL: 5,8 MILHÕES DE BARRIS POR DIA 50	
PETROBRAS ANUNCIA DESCOBERTA DE GÁS NA COLÔMBIA E AMPLIA OFENSIVA NO EXTERIOR	51
SUPREMO E CONGRESSO CAMINHAM PARA MAIS UM SEMESTRE DE CONFRONTOS	53
BNDES APROVA ATÉ R\$ 3,7 BI PARA EXPORTAÇÃO DE 19 JATOS DA EMBRAER PARA O CANADÁ	54

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 55

FERROVIÁRIOS CONFIRMAM GREVE E PARALISAM LINHAS 11-CORAL, 12-SAFIRA E 13-JADE EM SP	55
BNDES APROVA ATÉ R\$ 3,7 BILHÕES PARA EXPORTAÇÃO DE 19 AVIÕES EMBRAER PARA A CANADENSE PORTER.....	56
EVE, DA EMBRAER, REALIZA PRIMEIRO VOO DE TRANSIÇÃO DE SEU 'CARRO VOADOR'	57
GIGANTES GLOBAIS NEGOCIAM OITO CENTROS LOGÍSTICOS, POR R\$ 1,4 BI.....	58
SABESP MANTÉM COMPROMISSO DE UNIVERSALIZAÇÃO DO SANEAMENTO EM SP ATÉ 2029.....	59

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 60

NOSSO COCO FATURA R\$ 200 MILHÕES E PROJETA CRESCIMENTO ACIMA DE 20% AO ANO	60
ISA ENERGIA BRASIL TEM LUCRO LÍQUIDO REGULATÓRIO DE R\$ 174 MILHÕES NO 2º TRI, QUEDA ANUAL DE 32%	62
RÚSSIA INTENSIFICA PROTEÇÃO DOS NAVIOS DE CARGA NO MAR NEGRO E CRIA ROTAS ALTERNATIVAS.....	63

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 64

ÍNDIA ULTRAPASSA CHINA E SE TORNA SEGUNDO MAIOR FORNECEDOR DE MARÍTIMOS DO MUNDO	64
ARTIGO - PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE OU ARRECADAÇÃO?.....	65
PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL DO BRASIL ATINGE 5,842 MILHÕES DE BOE/D EM JUNHO	66
FIRJAN LANÇA PANORAMA NAVAL DURANTE A NAVALSHORE 2026	67
COSCO ENCOMENDA 15 GRANELEIROS NEWCASTLEMAX PREPARADOS PARA OPERAR COM METANOL E AMÔNIA	68
EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE MINÉRIO DE FERRO PERDEM RITMO NO INÍCIO DE 2026	69
PROPOSTA DA UE PARA INCLUIR ESTALEIROS INDIANOS DE RECICLAGEM GERA REAÇÃO DE AMBIENTALISTAS	69
ANP INICIA REVISÃO DAS REGRAS DE COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS PARA INCORPORAR BIOCOMBUSTÍVEIS E GNL	70
IMO CONCLUI PRIMEIRO CICLO GLOBAL DE AUDITORIAS A ESTADOS-MEMBROS	71
PETROBRAS ESTENDE CONTRATOS COM DOF E TECHNIPFMC E GARANTE PLSVs ATÉ 2028	71
ESTALEIROS CHINESES GARANTEM NOVAS ENCOMENDAS E ACELERAM MIGRAÇÃO PARA NAVIOS DE MAIOR VALOR AGREGADO	72
EMPRESAS COREANA E ESTADUNIDENSE FECHAM ACORDO PARA MODERNIZAR ESTALEIRO DOS EUA.....	72
ESPERA POR REGULAMENTAÇÃO DA LEI DAS EÓLICAS OFFSHORE ADIA ESTUDOS.....	73
TECON 10: COM LEILÃO EM 2027, FIESP PEDE CELERIDADE E REGRAS PRÓ-CONCORRÊNCIA	74
SEATRIUM MIRA CARTEIRA GLOBAL QUE SOMA US\$ 25 BILHÕES EM 2 ANOS.....	75
CONFERÊNCIA DA NAVALSHORE DEBATERÁ REGULAÇÃO, COMPETITIVIDADE E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NA INDÚSTRIA MARÍTIMA	77

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 79

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	79
--	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ATRACAÇÃO DE MAIS NAVIOS DE CRUZEIROS NO PORTO DE SANTOS DEPENDE DE INTERVENÇÕES

Falta de alinhamento do cais causa restrição a embarcações; Governo Federal não fez obra
Por Ted Sartori 2 de agosto de 2026



Terminal de Passageiros administrado pelo Concais fica em Outeirinhos (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

A infraestrutura para atracação dos navios de cruzeiros no Porto de Santos enfrenta desafios que dependem de ações do poder público. O principal, segundo o Concais, administrador do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, é o comprimento disponível no cais.

“O trecho em frente ao terminal possui cerca de 294 metros, enquanto muitos dos navios de cruzeiro modernos necessitam de aproximadamente 350 metros para realizar a atracação com segurança, considerando também as necessidades de amarração”, afirma, em nota.

O Concais cita a última temporada, quando embarcações de 286 e 333 metros de comprimento vieram para Santos. “A evolução do tamanho das embarcações é uma tendência mundial e exige infraestrutura compatível para que Santos mantenha sua posição de principal porto de embarque de cruzeiros da América do Sul”, emenda.

O consultor portuário Ivam Jardim lembra que uma obra prevista no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal em 2014 contemplava o alinhamento do cais (para maior comprimento), a partir de um projeto doado pelo Concais à União. “Essa intervenção chegou a ser iniciada pelo lado do cais da Marinha, mas a etapa relacionada diretamente ao terminal de passageiros, que era o objetivo inicial do projeto, nunca foi executada”, argumenta.

Jardim considera que o necessário agora é a implantação, por parte da Autoridade Portuária de Santos (APS), de defensas adequadas para esse tipo de operação. “A expectativa do setor é justamente que essas adequações ocorram para a próxima temporada, já que se trata de um berço público sob responsabilidade da APS”. Essas defensas são estruturas que avançam onde o cais é irregular e permitem alinhamento para o navio atracar.

O consultor diz que essa limitação operacional acaba reduzindo parte da experiência do cruzeirista, já que em determinadas situações há necessidade de deslocamento de passageiros e bagagens por ônibus dentro da área portuária até o local efetivo de atracação do navio. “Além do impacto operacional, isso também aumenta custos e gera movimentação adicional no tráfego interno da região portuária”.

Exceção

Jardim afirma que a principal exceção envolvendo viabilidade de atracação em frente ao Concais é o MSC Seaview. Nesse caso, a limitação está relacionada à altura do navio em relação aos cabos de energia da Usina de Itatinga, que cruzam o canal do Porto.

“Esses cabos possuem altura de 70,4 metros em maré zero. O entendimento da APS é de que existiria uma limitação operacional por uma diferença muito pequena em relação às margens de segurança previstas nas normas aplicáveis, algo em torno de dez centímetros”, descreve.

Para o especialista, trata-se hoje de uma interpretação conservadora da norma, considerando as condições operacionais existentes no Porto de Santos. “Superada essa discussão e implantadas as adequações definitivas de defensas no berço 25, todos os navios operados na costa brasileira poderão atracar em frente ao terminal de passageiros”, assegura.

Pela metade

Procurada, a APS disse que a decisão na época foi entregar o alinhamento do cais sem o trecho do Concais e acrescentou que “os navios de cruzeiro têm outras opções de berços de atracação”.

Sobre a implantação das defensas, a gestora do Porto afirma estudar uma solução viável. Já em relação à altura dos navios em relação aos cabos de energia, a APS afirma que, em conjunto com a Capitania dos Portos, se baseia em diretrizes para o calado aéreo. “Caso haja estudos adicionais que revejam o valor indicado, o assunto será passível de reanálise”.

Uso restrito

O cais da Marinha, onde os navios também atracam, não pode ser totalmente usado porque no ano passado um navio bateu no píer, danificando parte do local, que ainda não foi reparado. Ainda não há data certa para a liberação da área. A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) explica que uma empresa já foi selecionada pela seguradora responsável pelo sinistro e será a responsável pela execução das obras.

A Transpetro (subsidiária da Petrobras e proprietária do navio que causou o acidente) prevê que as obras sejam concluídas em 2027, sem especificar o mês.



O Concais cita a última temporada, quando embarcações de 286 e 333 metros de comprimento vieram para Santos (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

Situação afeta a imagem do Porto

A impossibilidade de o navio atracar na área do Concais causa inconvenientes, segundo a turismóloga e especialista em planejamento estratégico do turismo, Selma Cabral. “Afeta diretamente a experiência do passageiro, porém afasta mais armadoras e navios do

que propriamente passageiros, pois reduz a competitividade do Porto perante outros mercados”, afirma.

Selma lembra que, nessas condições, o turista deixa de ter um embarque e desembarque confortáveis, além de as operações mais complexas aumentarem custos logísticos. “Em vez de acessar diretamente o navio, o passageiro precisa enfrentar deslocamentos internos por ônibus dentro da área portuária, o que gera desconforto, aumenta o tempo de operação e cria uma sensação de imprevisto.”

A especialista diz que, para quem está iniciando uma viagem de férias, a primeira impressão é extremamente importante. “A experiência começa no embarque, não dentro do navio”, observa.

O risco maior, alerta ela, está na comparação internacional. “Quando a experiência em Santos se torna mais complexa, a percepção de qualidade do destino diminui. Certamente impacta a satisfação do passageiro”.

Modernização

O presidente da Associação dos Profissionais de Turismo da Baixada Santista (APT), Eduardo Silveira, observa que essa realidade se tornou recorrente pelo fato de que cada vez mais as embarcações são maiores, independentemente do Terminal.



Diante disso, Silveira vê como urgente a necessidade de um novo local para o terminal de passageiros. Embora defenda a modernização, o profissional reconhece a colaboração do Concais para crescimento e fortalecimento do setor.

“É importante lembrar que, antes do terminal de passageiros, os embarques e desembarques eram improvisados a cada temporada, nos armazéns de cargas no Porto. Não havia nenhuma estrutura”.

O presidente da APT não diria que a atual situação afasta as pessoas, mas deixa claro que um novo terminal, com acesso ao navio por intermédio de um finger (passarela coberta) trará uma demanda de turistas que já usufruem desse tipo de comodidade em outros portos do mundo.

Eduardo Silveira, diz que novo espaço, no Valongo, oferecerá maior conforto, segurança e facilidades. “Será um marco, um divisor de águas que vai projetar Santos como um dos mais modernos terminais do mundo”.

Passageiros citam desconforto

Os passageiros de cruzeiros conhecem bem os problemas que vivem quando o navio não pode atracar no Concais. A administradora de empresas Larissa Squillaro, de 38 anos, que mora em Ilhabela (SP), já fez 26 cruzeiros e relata que o deslocamento de ônibus gera desconforto. “O processo se torna menos prático, aumenta o tempo de embarque e desembarque, além de exigir uma etapa adicional no trajeto, o que pode ser mais cansativo”, argumenta.

Namorados e moradores de Bauru (SP), o designer gráfico Gabriel Netto e a publicitária Viviane Pivato, ambos de 26 anos, compartilham desse sentimento. “Isso acaba deixando o embarque mais cansativo, principalmente porque forma fila, demora mais para o passageiro chegar até o navio e, em alguns momentos, a pessoa precisa ir em pé no ônibus”, descreve Gabriel.

Outro aspecto detectado por Larissa é o aumento do tempo de deslocamento e espera especialmente em dias de grande movimento, como por exemplo quando há três navios de passageiros operando ao mesmo tempo.

“Apesar de entender que existem limitações operacionais na atracação e que isso depende de questões técnicas e da logística do Porto, acredito que qualquer medida que reduza o tempo de espera causado pelo transporte do ônibus, contribua positivamente para os passageiros. Afinal, a viagem de cruzeiro começa e acaba no terminal, e a primeira e última impressão tem um peso importante”, comenta.

Além disso, a administradora de empresa reforça a necessidade de uma comunicação mais eficiente para os passageiros, operação de transporte interno mais rápida e organizada, disponibilização de informações mais claras e antecipadas sobre o local de atracação do navio e o tempo estimado de deslocamento.

“O objetivo é tornar essa etapa mais fluida e previsível para que o passageiro tenha uma experiência mais confortável desde a chegada ao Porto até o embarque no navio. Santos já é a principal porta de entrada dos cruzeiros no Brasil e possui uma estrutura consolidada. Com alguns ajustes, melhorias e investimentos contínuos, a experiência pode se tornar bem melhor para todos”, afirma Larissa.

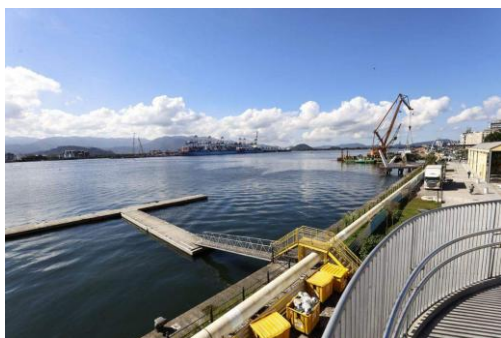
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/08/2026

TCU E MPF INVESTIGAM CONTRATAÇÃO DE DRAGAGEM DO CANAL DO PORTO DE SANTOS

Representação na Corte de Contas e inquérito do Ministério Público Federal analisam regularidade do contrato

Por Bárbara Farias 1 de agosto de 2026



Canal de navegação tem contrato analisado por possível irregularidade (Foto: Alexsander Ferraz/AT)

A contratação dos serviços de dragagem de aprofundamento e manutenção do canal de navegação do Porto de Santos é analisada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e pelo Ministério Público Federal (MPF), em paralelo à batalha travada na Justiça. A apuração de possível irregularidade no processo licitatório ocorre após representação feita pela DTA Engenharia, empresa que perdeu o certame.

A empresa Jan de Nul foi a vencedora da disputa licitatória feita pela Autoridade Portuária de Santos (APS). O contrato, no valor de R\$ 617,9 milhões, foi assinado no dia 12 de junho, válido por cinco anos, incluindo dois anos de dragagem de manutenção.

A ordem de serviço só foi assinada no último dia 17, mais de um mês após a formalização do contrato, depois que o Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF3) revogou uma liminar que suspendia a contratação da obra. A decisão provisória havia sido concedida em 16 de junho, pelo juiz da 1ª Vara Federal de Santos, Diogo Henrique Valarini Belozo, em mandado de segurança protocolado pela DTA Engenharia, impedindo o prosseguimento do serviço até o julgamento do mérito.

No processo, a DTA questionou a condução da licitação alegando que a proposta vencedora apresentaria indícios de “jogo de planilha”, com descontos considerados excessivos em alguns itens da planilha de preços, além de possíveis inconsistências técnicas e alterações realizadas durante as diligências promovidas no certame.

A Jan de Nul recorreu ao TRF3 (segunda instância) para anular o mandado de segurança da DTA e obteve decisão favorável, assinada pelo desembargador federal Wilson Zauhy, o que propiciou à APS emitir a ordem de serviço.

Apuração

Entretanto, a DTA Engenharia também ingressou com representação junto ao TCU apresentando as mesmas alegações do mandado de segurança com o objetivo de anular o contrato. A APS informou que já respondeu aos questionamentos.

Na Corte de Contas, o caso está sob análise do ministro relator Bruno Dantas, que ainda não se manifestou sobre as alegações da DTA, embora já tenha em mãos o parecer técnico da Unidade de Auditoria Especializada em Contratações (AudContratações), conforme o andamento do processo registrado no TCU.

Improbidade

Já o MPF instaurou um inquérito civil para apurar se houve improbidade administrativa no processo licitatório com base no mandado de segurança impetrado na Justiça. A medida foi determinada pelo procurador da República Caio Vaez Dias, por meio da Portaria nº 3, de 6 de julho de 2026.

Procurada, a DTA confirmou que se trata do mandado de segurança de sua autoria, mas que não apresentou representação ao MPF. “Por imposição legal, em ato de ofício, o Ministério Público é obrigado a se manifestar no bojo do mandado de segurança. Ao tomar conhecimento dos fatos narrados, o MPF entendeu por instaurar o inquérito civil de ofício (isto é, por iniciativa própria, sem nenhum pedido da empresa)”, esclareceu a empresa em nota.

A companhia informou ainda que “por questões legais e institucionais, a DTA não se manifesta sobre o inquérito civil, cuja competência para instauração e regular prosseguimento é absoluta do Ministério Público Federal”.

APS

Em nota, a APS informou que ainda “não foi oficialmente intimada pelo Ministério Público Federal (MPF), razão pela qual ainda não houve solicitação formal de informações ou documentos a ser atendida pela companhia”, reiterando que o seu entendimento de que “não houve qualquer irregularidade na condução da Licitação RLE nº 51/2025”, relativa à dragagem.

O certame, de acordo com a Autoridade Portuária de Santos (APS), foi executado dentro dos ritos da legislação, “assegurando-se a ampla competitividade, a isonomia entre os licitantes e o devido processamento de todas as etapas do certame”.

A APS afirma que as alegações veiculadas acerca do procedimento licitatório já vêm sendo objeto de análise nas instâncias competentes, “oportunidade em que a APS tem apresentado os esclarecimentos e fundamentos técnicos e jurídicos que demonstram a regularidade dos atos praticados”.

A gestora do Porto acrescenta que caso venha a ser formalmente instada pelo Ministério Público Federal, prestará todos os esclarecimentos necessários, “colaborando integralmente com os órgãos de controle e fiscalização, como tem feito em todas as demandas institucionais, sempre pautada pelos princípios da legalidade, da transparência e da defesa do interesse público”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/08/2026

SANTOS BRASIL AMPLIA CAPACIDADE NO PÁTIO EM GUARUJÁ

Área do antigo prédio administrativo foi incorporada ao operacional

Por ATribuna.com.br 1 de agosto de 2026



Empresa fez obras para aumentar o pátio e a movimentação (Foto: Alexsander Ferraz/AT)

Com a conclusão de mais uma etapa das obras de ampliação e modernização do Tecon Santos, na Margem Esquerda (Guarujá) do Porto, a Santos Brasil alcançou a marca de 2,9 milhões de TEU (unidade de medida padrão de um contêiner de 20 pés) de capacidade anual no terminal.

O avanço foi viabilizado pela incorporação ao pátio de uma área de 4 mil metros quadrados que abrigava o antigo prédio administrativo, demolido em maio. As obras de adequação do espaço, localizado na região central do terminal, acrescentaram cerca de 137 mil TEUs (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) à sua capacidade dinâmica.

O projeto de ampliação e modernização do Tecon Santos teve início em 2019, prevê aportes de cerca de R\$ 3 bilhões e a entrega de 3 milhões de TEU por ano de capacidade. Até agora, mais de R\$ 2,5 bilhões foram empregados.

Para Charles Thibault, diretor de Terminais da Santos Brasil, os investimentos refletem uma visão de longo prazo sobre a evolução do comércio exterior brasileiro. “Nosso compromisso é preparar a infraestrutura antes que a demanda se materialize, garantindo capacidade ao Porto de Santos, eficiência operacional e serviço premium para os nossos clientes. É isso que temos feito e que permite ao Tecon Santos responder, hoje, por quase metade da capacidade de movimentação de contêineres do porto”, afirma.

A construção de uma nova sede administrativa, mais moderna e sustentável, começa no quarto trimestre deste ano e deverá estar pronta no final de 2027. O edifício ficará ao lado da portaria terrestre, terá cinco andares, cerca de 1,2 mil m² de área construída e capacidade para abrigar até 450 funcionários.

Operação remota

Também neste mês teve início a operação remota de cinco dos oito RTGs elétricos (Rubber Tyred Gantry, também chamados de transtêineres) da ZPMC, que chegaram ao terminal no início do ano, vindos da China, juntamente com dois novos portêineres.

Os RTGs se somam às oito primeiras unidades elétricas do Tecon Santos. São equipamentos de última geração que permitem a operação remota, iniciada no terminal no final de 2024 de forma pioneira no País, proporcionando mais segurança e ergonomia aos operadores.

Outros 30 RTGs elétricos serão adquiridos nos próximos anos em substituição aos convencionais. Com a renovação completa da frota, o terminal deixará de lançar 713 toneladas mensais de CO2 na atmosfera, alcançando uma redução de 97% das emissões geradas por esses equipamentos movidos a diesel.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/08/2026

COMITÊ DE DIVERSIDADE NO SETOR AQUAVIÁRIO REALIZA REUNIÃO EM BRASÍLIA

O encontro reuniu representantes de instituições públicas e privadas que integram o colegiado

Por A Tribuna.com.br 1 de agosto de 2026



O encontro reuniu, em Brasília, representantes de instituições públicas e privadas que integram o colegiado (Foto: Antaq/Divulgação)

O Comitê-Geral de Gênero e Diversidade do Setor Aquaviário (CGI) realizou, na semana passada, a segunda reunião do ano para acompanhar iniciativas voltadas ao fortalecimento da equidade de gênero e da diversidade no setor aquaviário. Coordenado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o encontro reuniu, em Brasília, representantes de instituições públicas e privadas que integram o colegiado.

Entre os temas discutidos esteve a Resolução MSC.560 (108), da Organização Marítima Internacional (IMO), que acrescentou ao Código Internacional sobre Padrões de Treinamento a Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos competências relacionadas à prevenção e resposta à violência e ao assédio, incluindo assédio sexual, bullying e agressão sexual.

Outro destaque da reunião foi a avaliação da recepção ao Guia de Enfrentamento ao Assédio no Setor Aquaviário. A pesquisa apresentada apontou boa receptividade institucional ao material, que foi considerado “claro, aplicável e relevante” pelas organizações participantes. O levantamento também indicou “elevado grau de adoção das orientações” apresentadas na publicação.

A pauta incluiu, ainda, o próximo Prêmio Antaq - que possui uma categoria destinada a gênero e diversidade, além de temas relacionados ao funcionamento do comitê, como a proposta de regimento interno e a atuação da secretaria executiva. “A cada reunião do Comitê-Geral de Gênero e Diversidade do Setor Aquaviário, reafirmamos um compromisso que vai além da pauta de desenvolvimento do setor: o de assegurar que a pluralidade de vozes que estão no comitê se traduza em mais presença feminina consolidada na liderança do setor”, destacou a diretora substituta da Antaq, Cristina Castro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/08/2026

GOVERNO DE SÃO PAULO VAI INCLUIR NOVO VIADUTO EM SANTOS NO CONTRATO COM A ECOVIAS IMIGRANTES

Obra deverá solucionar congestionamentos nos acessos à zona industrial da Alemoa e aos terminais portuários

Por Bárbara Farias 1 de agosto de 2026



Viaduto Paulo Bonavides é o único acesso à Alemoa atualmente (Foto: Sílvio Luiz/AT)

A Ecovias Imigrantes e o Governo do Estado estão em tratativas para a inclusão do viaduto de saída da Alemoa no contrato de concessão do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). A obra deverá solucionar os congestionamentos nos acessos ao Distrito Industrial do bairro e aos terminais localizados na Margem Direita do Porto de Santos. Atualmente, a região tem um único acesso pelo Viaduto Paulo Bonavides, que recebe uma média diária de mais de

10 mil caminhões.

Segundo a Ecovias Imigrantes, “o projeto executivo já foi certificado e aprovado pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp)” e, após a formalização das tratativas para a inclusão do viaduto de saída da Alemoa no contrato de concessão, “serão definidos os próximos passos para o início das intervenções”.

O empreendimento será construído na altura do km 61 da Via Anchieta, e contempla adequações viárias nos acessos à região, com investimento estimado em R\$ 235,6 milhões. As adequações abrangem o acesso do bairro Alemoa à rodovia, a criação de um acesso da Rua Aurélio Batista Félix para a Avenida Bandeirantes e a implantação de uma faixa adicional na Via Anchieta.

Em nota, a Artesp informou que o projeto de um segundo viaduto da Alemoa “está em fase de análise técnica. Os próximos passos envolvem a conclusão das análises técnicas e regulatórias necessárias para viabilizar a obra”.

Troca

Vale lembrar que as obras do viaduto de saída da Alemoa estavam previstas como contrapartida no contrato de cessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) antes de serem assumidas pelo Governo do Estado após negociação com a Autoridade Portuária de Santos (APS). Em troca, a APS repassará o aporte necessário às obras ao Executivo paulista que investirá os recursos em projetos habitacionais. O valor previsto no contrato de cessão da Fips é estimado em R\$ 250 milhões.

Viaduto de acesso ao Porto

De acordo com a Ecovias, o projeto funcional de outro viaduto, o da nova entrada da Margem Direita do Porto de Santos, foi aprovado pela Artesp e a concessionária já iniciou a elaboração do projeto executivo, que está em desenvolvimento, com prazo de conclusão até o final do ano. Na sequência, serão definidos os próximos trâmites para a implantação da obra”.

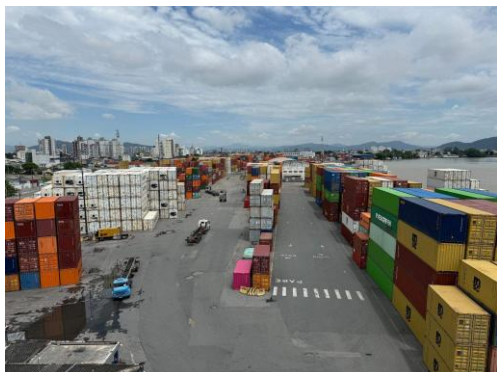
Em nota, a Artesp informou que o projeto funcional do novo viaduto foi aprovado em fevereiro de 2026 e que a concessionária tem prazo até junho de 2027 para entregar o projeto executivo concluído e o orçamento da obra. “O valor do investimento será definido após a conclusão dessa etapa. O empreendimento deverá solucionar conflitos entre o sistema viário e ferroviário, e a localização definitiva da estrutura será definida durante essa fase”.

Os projetos dos dois viadutos estão sob análise da Artesp desde 2024, quando os estudos foram autorizados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 01/08/2026

ANTAQ ADIA AUDIÊNCIA SOBRE ARRENDAMENTO NO PORTO DE ITAJAÍ

Sessão pública do terminal de Santa Catarina será na quinta-feira
Por Atribuna.com.br 31 de julho de 2026



Destinada à movimentação e armazenagem de cargas gerais e contêineres, área tem 295,3 mil m2. (Maurício Martins/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) adiou para a próxima quinta-feira, às 9h30, a audiência pública virtual sobre o arrendamento da área ITJ01, no Porto de Itajaí (SC), que seria realizada hoje. A sessão, que tem por objetivo obter contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização da licitação, será na sede da agência, em Brasília, e poderá ser acompanhada

pelo **link**. <https://www.youtube.com/watch?v=oa5CxYTzmQY>

Os interessados em se manifestar durante a audiência deverão realizar inscrição por meio do aplicativo WhatsApp, pelo número (61) 2029-6940, das 9 às 15 horas da próxima quarta-feira.

O processo busca um contrato de longo prazo para terminal de Santa Catarina. Atualmente, a área é operada pela JBS Terminais, por meio de contrato de arrendamento transitório firmado pelo Governo Federal, modelo adotado até a realização da licitação definitiva.

Os estudos técnicos e jurídicos que embasam o projeto também estão disponíveis no portal da Antaq: bit.ly/4wt6Dhh. A consulta pública foi aberta em 29 de junho e segue até 13 de agosto.

O espaço

Destinada à movimentação e armazenagem de cargas gerais e contêineres, a área de 295,3 mil metros quadrados (m2) é considerada estratégica para a retomada e expansão das operações do porto catarinense. A JBS assumiu a operação transitória, em outubro de 2024, e já investiu cerca de R\$ 150 milhões na reestruturação da operação.

Caso a licitação não seja concluída em 2026, será necessário um novo contrato transitório para a continuidade da operação. O futuro arrendamento da ITJ01 deverá estabelecer um vínculo de longo prazo para a exploração da área, considerada uma das principais instalações de contêineres do País. A escolha do novo operador deve resultar em novos investimentos e crescimento das operações.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/07/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

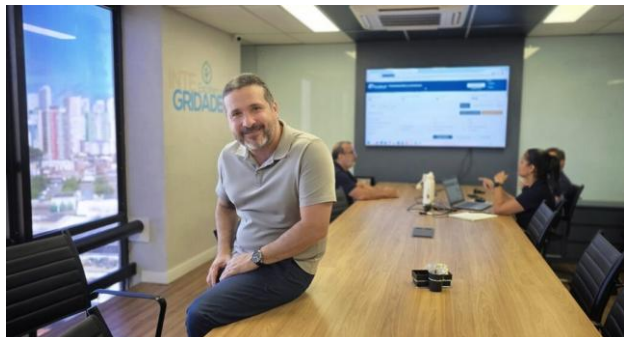
BRASMUNDI VAI APORTAR R\$ 30 MILHÕES NOS PORTOS DO PECÉM, SANTOS E ITAJAÍ

Na Multimodal Nordeste, a Brasmundi vai apresentar soluções em logística integrada e comércio exterior

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

Após investir R\$ 20 milhões durante o primeiro semestre na renovação da frota e na modernização dos equipamentos utilizados em suas operações de transporte e armazenagem, a Brasmundi prepara um novo ciclo de expansão. A empresa pernambucana prevê aportar mais R\$ 30 milhões na implantação de bases no Ceará, em São Paulo e em Santa Catarina.

Com atuação nas áreas de logística integrada e comércio exterior, a companhia planeja instalar estruturas nos portos do Pecém, no Ceará; de Santos, em São Paulo; e de Itajaí, em Santa Catarina. Segundo o sócio-fundador, Júlio Souza, as unidades deverão contar com armazéns logísticos, caminhões próprios e equipamentos destinados à movimentação de contêineres.



Julio Souza, sócio-fundador da Brasmundi/Foto: divulgação

As bases do Ceará e de São Paulo estão previstas para 2027. Já a operação de Santa Catarina deverá ser implantada em 2028.

A entrada no Ceará é motivada, principalmente, pelo crescimento da movimentação de cargas no Porto do Pecém. A intenção do grupo é reproduzir no estado o modelo já adotado em Pernambuco, combinando armazenagem e transporte rodoviário de contêineres.

“A ideia é termos no Ceará a mesma estrutura que possuímos em Pernambuco: um armazém logístico e uma base de transporte para a movimentação de contêineres no Porto do Pecém”, afirmou Júlio Souza.

Embora a Transnordestina não tenha sido o fator determinante para a escolha do Ceará, o empresário avalia que a ferrovia poderá ampliar o fluxo de cargas no Pecém e gerar novas oportunidades de negócios para os operadores logísticos instalados na região.

Cabotagem impulsiona investimentos

Parte dos R\$ 20 milhões investidos foi destinada à ampliação da capacidade de transporte, especialmente das operações ligadas à cabotagem — modalidade de navegação realizada entre portos brasileiros. A companhia mantém parceria com a Log-In Logística Intermodal, responsável pelo transporte marítimo das cargas.

Nesse modelo, a empresa realiza as etapas rodoviárias da operação, retirando os contêineres nos portos e entregando-os aos destinos finais ou fazendo o percurso inverso, entre o cliente e o terminal portuário.



Brasmundi - Centro de armazenamento da Brasmundi no Cabo de Santo Agostinho (PE)/Foto: divulgação

O grupo também atua como Operador de Transporte Multimodal (OTM). Dessa forma, pode ser contratado diretamente pelo cliente para coordenar toda a movimentação porta a porta, reunindo os trechos rodoviário e marítimo em uma única operação e sob um único documento de transporte.

“Nesses contratos, podemos realizar toda a operação porta a porta. Compramos o espaço no navio, organizamos a coleta na origem e fazemos a entrega no destino. É uma operação com dois modais: o rodoviário e o marítimo”, explicou Souza.

Apesar de atender clientes em diferentes regiões do país, entre 70% e 80% das operações estão concentradas no Nordeste. A ampliação das bases próprias permitirá reduzir a necessidade de contratação de transportadoras locais e aumentar o controle sobre as etapas rodoviárias.

Armazéns da Brasmundi somam 50 m²

Atualmente, a companhia possui dois grandes centros de armazenagem, localizados no Cabo de Santo Agostinho, em Pernambuco, e em Pojuca, na Bahia. Juntas, as estruturas somam aproximadamente 50 mil metros quadrados de área.



Os investimentos recentes também foram direcionados à modernização dos equipamentos utilizados nesses armazéns. A empresa vem substituindo máquinas movidas a gás por modelos elétricos, incluindo empilhadeiras e transpaletas.

Além de reduzir as emissões de gases de efeito estufa, a mudança busca elevar a produtividade e a eficiência operacional das unidades. Segundo Júlio Souza, a companhia está renovando todo o parque de equipamentos voltado à movimentação interna de mercadorias.

“Estamos investindo em produtividade nos armazéns, comprando empilhadeiras novas e reduzindo as emissões com a utilização de equipamentos elétricos. Eles também proporcionam maior eficiência operacional”, declarou.

Grupo completa 25 anos

A Brasmundi completa 25 anos de fundação em setembro. O grupo nasceu como uma trading voltada às operações de importação e ao aproveitamento dos incentivos fiscais oferecidos pelo Governo de Pernambuco.

“Fomos a primeira trading do estado de Pernambuco a realizar importações para clientes finais utilizando os programas estaduais de incentivo”, lembrou Júlio Souza.

Ao longo dos anos, a empresa ampliou sua atuação para áreas como transporte rodoviário, armazenagem, cabotagem, desembarço aduaneiro, planejamento tributário, importação, exportação e desenvolvimento de projetos de comércio exterior.

Presença na China

O grupo também mantém, há seis anos, um escritório na China dedicado à atividade de global sourcing. A estrutura identifica fornecedores, negocia com fábricas, acompanha o desenvolvimento dos produtos e coordena o envio das mercadorias ao Brasil.

O serviço é direcionado a pessoas jurídicas, especialmente grandes atacadistas, varejistas e home centers. Entre os clientes citados pelo empresário estão o Grupo Mateus, o Novo Atacarejo, a Ferreira Costa e a Carajás Home Center.

Empresa na Multimodal Nordeste

A companhia participa, pelo segundo ano consecutivo, da Multimodal Nordeste. Durante o evento, apresentará suas soluções de cabotagem, transporte, armazenagem, comércio exterior, global sourcing, incentivos fiscais e planejamento tributário.

Para Júlio Souza, a cabotagem tem potencial para avançar no Nordeste como alternativa ao transporte exclusivamente rodoviário, principalmente em trajetos de longa distância.

Além da possibilidade de redução dos custos logísticos, a modalidade permite diminuir as emissões associadas ao transporte de cargas, uma vez que utiliza o modal marítimo em parte do percurso.

“A cabotagem é uma alternativa importante ao transporte rodoviário, tanto em termos de custos quanto na redução das emissões de gases de efeito estufa”, ressaltou o empresário.

A participação na feira também marcará o início das comemorações pelos 25 anos da Brasmundi e a apresentação do novo ciclo de expansão do grupo.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 03/08/2026

JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP

VIRACOPOS REGISTRA 148,4 MIL TONELADAS MOVIMENTADAS NO PRIMEIRO SEMESTRE DO ANO

A movimentação de Carga Nacional apresentou o melhor resultado dos últimos dez anos

Por Heloisa Helena -Redação



Viracopos registra 148,4 mil toneladas movimentadas no primeiro semestre do ano – Divulgação

O Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), registrou uma movimentação de cargas de 148,4 mil toneladas no primeiro semestre de 2026, um aumento de 11,5% em relação ao mesmo período do ano passado, quando foram movimentadas 133,1 mil toneladas. A alta foi

impulsionada pelos segmentos Diversos, Metal-Mecânico, Aeroespacial, Tecnológico e Farmacêutico.

O resultado reflete o aumento do processamento de cargas em importação, exportação, carga nacional e em remessas expressas (e-commerce). Na modalidade de comércio eletrônico, além de outros fatores, o fim da chamada “taxa das blusinhas” contribuiu para a alta na movimentação. O governo federal zerou o Imposto de Importação de 20% sobre compras internacionais de até US\$ 50. A isenção do tributo federal reduziu os custos dos pedidos em plataformas de e-commerce.

O aeroporto também registrou o melhor mês de junho dos últimos três anos, com o total de 25,9 mil toneladas recebidas no mês, marca que representa um aumento de 11,1%, em comparação com as 23,3 mil toneladas recebidas em junho do ano passado.

O destaque em termos percentuais neste semestre ficou com a movimentação de Carga Nacional, que apresentou o melhor resultado dos últimos dez anos, com 46,1 mil toneladas registradas de janeiro a junho de 2026 ante 38,9 mil toneladas no mesmo período do ano passado, resultando em uma alta de 18,5%.

No setor de importação, houve aumento de 3,8% nos primeiros seis meses de 2026, com 49,5 mil toneladas desembarcadas no país, ante 47,6 mil toneladas no mesmo período de 2025.

Já nas exportações por Viracopos, a alta foi de 11,3% nos primeiros seis meses de 2026, com 47,2 mil toneladas embarcadas ante 42,4 mil toneladas no mesmo período do ano passado.

As remessas expressas internacionais (courier), somadas às movimentações de exportação e importação, apresentaram alta de 31% nos primeiros seis meses de 2026, com a movimentação de 5,4 mil toneladas ante 4,1 mil toneladas no mesmo período de 2025.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 03/08/2026

HIDROVIAS DO BRASIL ABRE VAGA DE SUPERVISOR DE OPERAÇÕES EM SANTOS

A empresa também está com vagas abertas na cidade de São Paulo e nos municípios paraenses de Barcarena e Itaituba

Por Heloisa Helena -Redação

A Hidrovias do Brasil, empresa de logística integrada focada no transporte de cargas por vias aquáticas, está com vaga aberta para a função de supervisor de operações em Santos (SP). As etapas do processo seletivo incluem cadastro, triagem inicial com o RH, entrevista com RH, entrevista com gestor, apresentação de carta oferta/admissional e contratação.



Hidroviás do Brasil abre vaga de supervisor de operações em Santos - Divulgação

Entre as atribuições do profissional estão promover o cumprimento do planejamento de descarga de produto, orientando e distribuindo as atividades para a equipe, assegurando as condições de funcionamento e housekeeping das instalações/equipamentos, seguindo os requisitos de qualidade, meio ambiente e saúde e segurança.

Os requisitos para participação no processo seletivo são estar cursando técnico ou tecnólogo em logística ou áreas correlatas, possuir experiência em terminais portuários, deter capacidade de lidar com ambiente dinâmico, ter um perfil voltado à análise de indicadores e à metodologia Lean, e apresentar flexibilidade de horário para atuar em turnos de revezamento.

Serão considerados diferenciais possuir inglês intermediário, experiência em terminal de graneis e ensino superior completo em logística ou áreas correlatas.

Entre os benefícios da vaga estão vale-alimentação; vale-refeição; vale-transporte; plano de saúde (extensível aos dependentes legais); plano odontológico; telemedicina; seguro de vida e auxílio-previdência em caso de doenças ou acidente; participação no PPR (Programa de Participação por Resultado), TotalPass; auxílio-creche e acesso a Academia Hidroviás, plataforma de treinamento que oferece diversos cursos, além de programas de incentivo à educação, formação e idiomas.

Para mais informações da vaga e para realizar sua inscrição no processo seletivo, acesse este link. É possível se candidatar até o dia 13 de setembro de 2026.

A empresa também está com vagas abertas na cidade de São Paulo e nos municípios paraenses de Barcarena e Itaituba. As oportunidades podem ser consultadas por meio deste link, selecionando uma das cidades no formulário de busca.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 03/08/2026

COSCO INVESTE US\$ 1,17 BILHÃO EM 15 GRANELEIROS PREPARADOS PARA OPERAR COM METANOL E AMÔNIA

Movimento da gigante chinesa reforça a corrida global pela descarbonização da navegação

Por Luiz C Oliveira | jornalista



COSCO investe US\$ 1,17 bilhão em 15 graneleiros preparados para operar com metanol e amônia - Divulgação

A decisão da COSCO Shipping Development de investir cerca de US\$ 1,17 bilhão na construção de 15 graneleiros Newcastlemax preparados para operar, futuramente, com metanol e amônia vai além da simples renovação de frota. O anúncio representa mais um passo da indústria marítima rumo à

descarbonização e evidencia que as grandes companhias de navegação já estão se preparando para um cenário em que combustíveis de baixo carbono serão parte da rotina operacional.



Com capacidade aproximada de 210 mil toneladas de porte bruto (DWT), os novos navios serão construídos pelos estaleiros Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding e Nantong Xiangyu Shipbuilding, com entregas previstas entre maio e dezembro de 2030. As embarcações serão entregues com certificação "methanol-ready" e "ammonia-ready", permitindo conversões futuras conforme a evolução da oferta desses combustíveis e das exigências ambientais internacionais.

Embora continuem operando inicialmente com motores convencionais, os navios já nascerão preparados para atender às próximas fases da transição energética da navegação, reduzindo custos de adaptação e prolongando sua vida útil em um mercado cada vez mais pressionado por metas de redução de emissões.

Após a entrega, toda a frota será afretada por 20 anos para a Huifeng Shipping, subsidiária da COSCO Shipping Bulk, consolidando uma estratégia de longo prazo voltada à eficiência operacional e à sustentabilidade.

A mudança já começou

Nos últimos anos, a discussão deixou de ser "se" a navegação utilizará combustíveis alternativos para se tornar "quando" isso acontecerá em larga escala.

Metanol, amônia, hidrogênio e biocombustíveis figuram entre as principais alternativas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa no transporte marítimo, setor responsável por cerca de 3% das emissões globais de carbono. Paralelamente, novas regulamentações da Organização Marítima Internacional (IMO) vêm acelerando investimentos em embarcações mais eficientes e preparadas para diferentes matrizes energéticas.

A estratégia adotada pela COSCO demonstra que grandes armadores preferem antecipar investimentos para evitar que suas embarcações se tornem tecnologicamente defasadas nos próximos anos.

O desafio agora está nos portos

Se as embarcações estão ficando prontas para operar com novos combustíveis, os portos precisarão acompanhar esse movimento.

A transição energética não depende apenas dos navios, mas também da criação de infraestrutura para armazenagem, abastecimento, sistemas de segurança e logística específica para combustíveis como metanol e amônia.

Para o Brasil, esse cenário representa uma oportunidade estratégica.

O país reúne vantagens competitivas importantes na produção de combustíveis renováveis e de baixo carbono, além de possuir projetos voltados ao hidrogênio verde, metanol verde e amônia em diferentes regiões. Caso esses investimentos avancem juntamente com a modernização da infraestrutura portuária, portos brasileiros poderão assumir um papel relevante como hubs de abastecimento para rotas internacionais.

Santos pode ocupar posição estratégica

O Porto de Santos, maior complexo portuário da América Latina, reúne características que podem colocá-lo entre os principais candidatos a receber operações de abastecimento de combustíveis sustentáveis no futuro.

Além da elevada movimentação de cargas e da presença dos maiores armadores do mundo, o porto já discute projetos relacionados à transição energética, eletrificação de equipamentos e redução das emissões nas operações portuárias.

Ainda que o abastecimento com metanol e amônia dependa de regulamentação, investimentos e amadurecimento do mercado, decisões como a anunciada pela COSCO indicam que essa

transformação deixou de ser uma projeção distante para se tornar parte do planejamento estratégico da indústria marítima global.

Mais do que construir novos navios, os grandes armadores estão redesenhando a logística internacional para atender às exigências ambientais das próximas décadas. A questão que permanece é se os portos acompanharão essa velocidade de transformação.

Essa versão traz um diferencial editorial ao Jornal Portuário, conectando a notícia internacional à realidade brasileira e ao Porto de Santos, oferecendo uma análise própria em vez de apenas reproduzir a informação.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 03/08/2026

APS INICIA PROJETO PARA APROFUNDAR CANAL DE NAVEGAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Obra prevê aumento da profundidade de 15 para 16 metros e começa com estudos ambientais para obtenção do licenciamento junto ao Ibama

Por Redação



APS inicia projeto para aprofundar canal de navegação do Porto de Santos - Divulgação

A Autoridade Portuária de Santos (APS) deu início ao projeto de aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos (SP), que passará dos atuais 15 metros para 16 metros de profundidade. A medida permitirá ampliar a capacidade operacional do complexo portuário para receber embarcações de maior porte, conforme noticiado pela Tecnológica

no mês passado.

A ordem de serviço foi emitida na última sexta-feira (17), após a APS obter a revogação da liminar que suspendia o resultado da licitação. Com isso, a Jan de Nul do Brasil Dragagem Ltda., vencedora do certame, foi autorizada a iniciar os trabalhos.

Nesta primeira etapa, a empresa será responsável pela elaboração dos estudos de impacto ambiental (EIA/RIMA), necessários para o processo de licenciamento ambiental da obra junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A previsão é que essa fase seja concluída em até 21 meses.

Além do licenciamento ambiental, o contrato contempla a elaboração dos projetos básico e executivo, a execução da dragagem de aprofundamento do canal e a dragagem de manutenção do novo calado por um período de até dois anos.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 03/08/2026

MOVECTA INVESTIRÁ MAIS DE R\$ 100 MILHÕES PARA AMPLIAR OPERAÇÃO NO PORTO DE SUAPE

Projeto prevê duplicação da área alfandegada do CLIA e expansão da capacidade logística

Por Clipping Diário

A Movecta anunciou investimentos superiores a R\$ 100 milhões para ampliar sua operação no Porto de Suape (PE), como parte do Plano Movecta 2030. A primeira etapa do projeto prevê aportes de cerca de R\$ 20 milhões para duplicar a área alfandegada do Centro Logístico e Industrial Aduaneiro



(CLIA), consolidando a empresa como a maior operadora retroportuária em área alfandegada de Pernambuco.

Divulgação

Com a expansão, a área útil da unidade passará dos atuais 96 mil m² para 180 mil m². O projeto inclui o alfandegamento de 84 mil m² adicionais, além de obras de adequação exigidas pela Receita Federal, como cercamento da área,

implantação de sistema de monitoramento por circuito fechado de TV (CFTV), melhorias de pavimentação e ampliação da infraestrutura voltada ao atendimento da indústria química.

Além das obras de infraestrutura, a companhia prevê investimentos em tecnologia e equipamentos para ampliar a capacidade operacional da unidade e atender à crescente demanda por soluções logísticas integradas na região.

A operação da Movecta em Suape atende principalmente empresas dos segmentos de máquinas e equipamentos, químicos, plásticos, bebidas e automotivo. Em 2025, a unidade movimentou mais de 30 mil contêineres e 544 mil toneladas de carga geral.

Segundo Rodrigo Casado, CEO da Movecta, o investimento tem como objetivo ampliar a capacidade da empresa para atender operações mais complexas e acompanhar o crescimento dos clientes que utilizam a infraestrutura logística do porto. A expectativa é que a expansão gere até 100 novos empregos entre as fases de implantação e operação.

O anúncio ocorre em um momento de expansão do Porto de Suape, que movimentou 24,2 milhões de toneladas de cargas em 2025 e figura entre os principais complexos portuários do país, com destaque para as operações de graneis líquidos, cabotagem, contêineres e veículos.

Com 72 anos de atuação, a Movecta opera oito unidades logísticas nos estados de São Paulo, Santa Catarina e Pernambuco, sendo seis terminais alfandegados que somam mais de 450 mil m² de área. A empresa atua na armazenagem e movimentação de cargas para diversos segmentos, incluindo químicos, bebidas, fármacos, eletrônicos, máquinas e equipamentos, além de operar o único terminal alfandegado frigorificado do Porto de Santos (SP).

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 03/08/2026

EBLOG SUPERA 2,3 MILHÕES DE TONELADAS EMBARCADAS NO PORTO DE SANTOS

Terminal portuário da Eldorado Brasil registra ganho de 58% na produtividade média e reforça eficiência da logística de exportação

Por Clipping Diário



EBLog supera 2,3 milhões de toneladas embarcadas no Porto de Santos - Divulgação

consolidou como um dos principais ativos logísticos da companhia, fortalecendo a competitividade das exportações do produto. Três anos após o início das operações, o terminal já embarcou mais de 2,35 milhões de toneladas de celulose e operou 174 navios.

Novo terminal da Eldorado mostra ganhos em

eficiência operacional

Resultado de um investimento de R\$ 550 milhões, a EBLog foi concebido para ampliar a eficiência logística da Eldorado Brasil no escoamento da produção destinada ao mercado internacional.

Na comparação com a operação anterior da companhia no Porto de Santos, o ganho de produtividade média foi de 58,5%. O novo terminal mostrou ganhos de eficiência e atingiu o recorde de 29.640 toneladas embarcadas em um único dia, em abril de 2026.

Para Flávio da Rocha Costa, diretor de Logística da EBLog, os resultados alcançados nesses três anos demonstram a consistência do modelo logístico adotado pela companhia. "Os ganhos de produtividade refletem investimentos em infraestrutura, planejamento operacional e integração logística, fortalecendo a competitividade da Eldorado Brasil na exportação de celulose. Esses resultados também são fruto do comprometimento, da dedicação e da competência das equipes que atuam diariamente no terminal, transformando planejamento em excelência operacional", afirma.

Detalhes da infraestrutura

A estrutura tem dois berços de atracação, onde as embarcações realizam operações de carregamento e descarregamento, para operações simultâneas e uma área de 53 mil metros quadrados preparada para receber composições ferroviárias, favorecendo a integração entre os modais ferroviário e rodoviário.

Em março de 2026, o terminal renovou as certificações ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001, reconhecimentos que atestam a conformidade dos processos relacionados à gestão da qualidade, ao meio ambiente e à saúde e segurança ocupacional. A EBLog também possui a certificação ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code), concedida às instalações portuárias que atendem aos padrões internacionais de segurança definidos pela Organização Marítima Internacional (IMO).

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 03/08/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES PARA A AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 02/2026 É PRORROGADO



Interessados terão até 29 de setembro para encaminhar subsídios e sugestões à ANTAQ.

Brasília, 03/08/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) informa que foi prorrogado até 29 de setembro de 2026 o prazo para apresentação de contribuições à Audiência Pública nº 02/2026, que trata do processo licitatório da concessão do Canal de Acesso do Porto Organizado de Santos (SP). A prorrogação foi estabelecida pela Deliberação-DG nº 55/2026, publicada no Diário

Oficial da União (DOU) desta segunda-feira (03).

As contribuições deverão ser encaminhadas exclusivamente por meio do formulário eletrônico disponível na página de Audiências Públicas no portal da ANTAQ. Todas as manifestações recebidas dentro do prazo serão analisadas e poderão subsidiar o aperfeiçoamento da documentação que integra o processo licitatório.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 03/08/2026

PUBLICADA PAUTA DA 615ª REUNIÃO DA DIRETORIA COLEGIADA

A sessão começa hoje (03) de modo virtual, com duração de 48 horas

Transportes Aquaviários (ROD/ANTAQ) começa hoje (03) às 14h. Dessa vez, a sessão ocorrerá de modo virtual - via SEI, com término previsto para 05/08 às 17h.

Nessa modalidade, cada diretor se manifestará de forma eletrônica nos prazos e horários estabelecidos no Calendário de Reuniões.

Confira a pauta da 615ª ROD.

<https://www.gov.br/antaq/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/atas-e-pautas-das-reunioes>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 03/08/2026

REUNIÃO DO COMITÊ DE GÊNERO E DIVERSIDADE FORTALECE AGENDA DE EQUIDADE NO SETOR AQUAVIÁRIO



Encontro abordou a recepção do Guia de Enfrentamento ao Assédio e acompanhou iniciativas voltadas à ampliação da participação feminina

Brasília, 31 de julho de 2026 – O Comitê-Geral de Gênero e Diversidade do Setor Aquaviário (CGI) realizou, na última sexta-feira (24), sua segunda reunião do ano para acompanhar iniciativas voltadas ao fortalecimento da equidade de gênero e da diversidade no setor aquaviário. Coordenado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários

(ANTAQ), o encontro reuniu representantes de instituições públicas e privadas que integram o colegiado.

Entre os temas discutidos esteve a Resolução MSC.560 (108), da Organização Marítima Internacional (IMO), que acrescentou ao Código Internacional sobre Padrões de Treinamento a Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos - competências relacionadas à prevenção e resposta à violência e ao assédio, incluindo assédio sexual, bullying e agressão sexual.

Outro destaque da reunião foi a avaliação da recepção do Guia de Enfrentamento ao Assédio no Setor Aquaviário. A pesquisa apresentada apontou boa receptividade institucional ao material, que foi considerado “claro, aplicável e relevante” pelas organizações participantes. O levantamento também indicou “elevado grau de adoção das orientações” apresentadas na publicação.

A pauta incluiu, ainda, o próximo Prêmio ANTAQ - que possui uma categoria destinada a gênero e diversidade, além de temas relacionados ao funcionamento do Comitê, como a proposta de Regimento Interno e a atuação da Secretaria Executiva: “A cada reunião do Comitê-Geral de Gênero e Diversidade do Setor Aquaviário, reafirmamos um compromisso que vai além da pauta de desenvolvimento do setor: o de assegurar que a pluralidade de vozes que estão no Comitê se traduza em mais presença feminina consolidada na liderança do setor”, destacou a diretora substituta da ANTAQ, Cristina Castro.

Atuação permanente

O Comitê-Geral de Gênero e Diversidade do Setor Aquaviário é um fórum de natureza consultiva e propositiva coordenado pela ANTAQ, com participação de órgãos do Poder Executivo Federal, entidades representativas do setor privado e dos trabalhadores, além de organizações da sociedade civil. O colegiado atua no fortalecimento de ações voltadas à equidade de gênero e à diversidade. As reuniões serão realizadas semestralmente para acompanhamento das iniciativas e alinhamento entre as instituições participantes.

Guia de Enfrentamento ao Assédio

Elaborado pela ANTAQ em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos, com apoio da WISTA Brasil, da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e de instituições do setor aquaviário, o Guia de Enfrentamento ao Assédio no Setor Aquaviário reúne orientações para prevenção e enfrentamento de diferentes formas de violência e assédio no ambiente de trabalho.

O material está disponível para consulta e download no [portal da ANTAQ](https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes-da-antag/GuiaDeEnfrentamentoAssedioSetorAquaviariodigital.pdf). <https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes-da-antag/GuiaDeEnfrentamentoAssedioSetorAquaviariodigital.pdf>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 31/07/2026



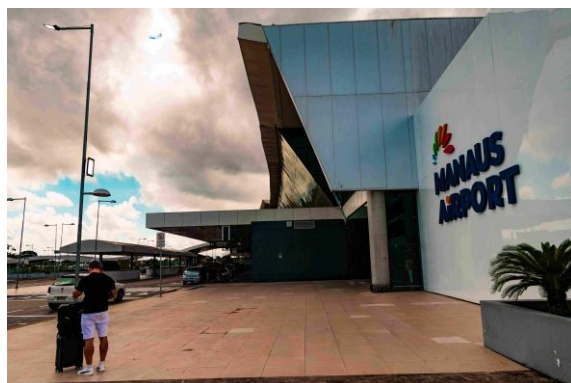
Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

REGIÃO NORTE BATE RECORDE HISTÓRICO DE PASSAGEIROS EM VOOS INTERNACIONAIS NO PRIMEIRO SEMESTRE



Pela primeira vez, região supera a marca de 100 mil embarques internacionais entre janeiro e junho; movimentação aérea total alcança o melhor resultado da última década

Fachada do Aeroporto de Manaus

A aviação internacional na região Norte alcançou um marco inédito no primeiro semestre de 2026. Entre janeiro e junho, os aeroportos da região embarcaram 103.868 passageiros em voos internacionais, crescimento de 30,7% em relação ao mesmo período do

ano passado. É a primeira vez que a região supera a marca de 100 mil passageiros internacionais no semestre, registrando o melhor resultado da série histórica da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Considerando os voos domésticos e internacionais, a movimentação aérea da região somou 2.773.145 passageiros no período, alta de 0,3% em relação ao primeiro semestre de 2025 e o melhor desempenho da última década.

O crescimento da movimentação internacional foi impulsionado principalmente pelas ligações com Colômbia (25%), Panamá (23,8%), Portugal (19,5%), Estados Unidos (13,7%) e Suriname (12,8%), que concentraram a maior parte dos embarques internacionais da região. A predominância de países da América do Sul e da América Central reflete a posição estratégica da região Norte como porta de entrada e saída do Brasil para os mercados vizinhos.



No mercado doméstico, foram registrados 2.669.277 passageiros, volume praticamente estável em relação ao mesmo período de 2025. Já em junho, a região movimentou 476.026 passageiros em voos domésticos e internacionais, retração de 5,6% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

Aeroportos mais movimentados

Belém liderou a movimentação aérea na região Norte no primeiro semestre, com 960.854 passageiros embarcados, seguido por Manaus (756.146) e Palmas (179.000). Na sequência aparecem Macapá (155.359) e Porto Velho (139.285).

Aeroportos como Santarém (116.657), Boa Vista (96.730), Rio Branco (89.979) e Marabá (86.183) também mantiveram fluxo expressivo de viajantes, reforçando a capilaridade da malha aérea e sua importância para a ligação entre capitais e municípios do interior da Amazônia

Assessoria Especial de Comunicação Social

Ministério de Portos e Aeroportos

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

Data: 03/08/2026

MINISTRO TOMÉ FRANCA PARTICIPA DA ABERTURA DA 21ª EDIÇÃO DA LABACE 2026, EM SÃO PAULO

Evento reúne empresas, investidores e especialistas para discutir tendências e oportunidades para aviação de negócios

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participa, nesta terça-feira (4), da cerimônia de abertura da 21ª edição da Labace (Latin American Business Aviation Conference & Exhibition), realizada no Aeroporto Campo de Marte, em São Paulo (SP). Considerada a maior feira de aviação executiva da América Latina, o evento reúne fabricantes, operadores, fornecedores, investidores e representantes da indústria para apresentar inovações, discutir tendências e debater as perspectivas da aviação de negócios no Brasil. Durante a programação de abertura, o ministro fará um pronunciamento e participará do painel especial do evento.

Neste ano, a feira destaca o mercado de aeronaves executivas e as operações voltadas ao agronegócio, além de reunir empresas dos segmentos de manutenção, tecnologia, infraestrutura aeroportuária, conectividade, seguros, compartilhamento de aeronaves e soluções para a aviação geral.

A expectativa é de ampliação da participação internacional, acompanhando o crescimento do mercado brasileiro, que possui a segunda maior frota de aeronaves executivas do mundo.

Cobertura de imprensa

Os profissionais de imprensa interessados em acompanhar o evento devem solicitar o credenciamento por meio dos e-mails egom@egom.com.br e marcela@egom.com.br.

Serviço

O quê: Cerimônia de Abertura da 21ª edição da Labace

Data: Terça-feira, 04 de agosto

Horário: 10h30

Local: Aeroporto Campo de Marte (Avenida Santos Dumont, 2241 – São Paulo/SP).

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

Data: 03/08/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – MISSÃO ÍNDIA

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, embarca nesta segunda-feira para uma semana na Índia com agenda densa: reuniões com a Reliance Industries e o Aditya Birla Group em Mumbai, encontro com empresas brasileiras estabelecidas no mercado indiano em Nova Delhi — Embraer, WEG e Tramontina, entre outras —, reuniões organizadas pela Agência Brasileira de Promoção das Exportações e Investimentos (ApexBrasil) com a Confederation of Indian Industry, a cooperativa de fertilizantes IFFCO, o State Bank of India e o Adani Group, e participação em duas reuniões ministeriais do Brics em Jaipur. É, por qualquer medida, a missão comercial brasileira à Índia mais estruturada dos últimos anos. E chega num momento em que a racionalidade de aprofundar a relação com Nova Delhi é mais evidente do que em qualquer período anterior.

A Índia passou a ser, no ano passado, o parceiro com o qual o Brasil mais ampliou exportações como resposta ao tarifaço americano. E no primeiro semestre de 2026, as vendas brasileiras ao mercado indiano cresceram US\$ 2,5 bilhões, em relação ao mesmo período do ano anterior, número que a ApexBrasil destacou ao apresentar os resultados da diversificação comercial após a Seção 301. Com uma corrente de comércio de mais de US\$ 15 bilhões em 2025 e uma economia que cresce entre 6% e 7% ao ano com uma população de 1,4 bilhão de pessoas, a mais jovem entre as grandes economias do mundo, a Índia reúne as características de um mercado que o Brasil não pode mais tratar como destino secundário. O segundo maior mercado consumidor do planeta precisa ser uma prioridade estrutural da política comercial brasileira, não uma alternativa acionada quando Washington aperta as tarifas.

A pauta de Nova Delhi revela onde as oportunidades mais concretas residem. A reunião com a IFFCO, maior cooperativa de fertilizantes da Índia, é estrategicamente central: o Brasil importa mais de US\$ 12 bilhões em fertilizantes por ano, com dependência crítica de fontes russas e da Bielorrússia, e a Índia é um dos maiores produtores e distribuidores mundiais de fertilizantes nitrogenados e fosfatados. Uma parceria que combine suprimento de fertilizantes indianos para o agronegócio brasileiro com exportação de matérias-primas agrícolas e amônia verde brasileira para a cadeia indiana de fertilizantes de baixo carbono é exatamente o tipo de complementaridade estrutural que acordos bilaterais deveriam buscar, e que raramente materializam porque a negociação para antes dos contratos. O encontro com o Adani Group, maior conglomerado de infraestrutura e logística da Índia, abre outra frente: o grupo tem projetos portuários, aeroportuários e de transmissão de energia em vários países emergentes e poderia ser parceiro relevante para projetos brasileiros nas mesmas áreas, da modernização portuária ao hidrogênio verde do Nordeste.

Este cenário mostra que a missão à Índia tem valor real. E tem limites igualmente reais que precisam ser nomeados. Reuniões com CEOs de grupos como Reliance, Aditya Birla e Adani não produzem contratos; produzem intenções. A conversão de intenções em investimento depende de condições que missões ministeriais isoladas raramente conseguem criar: continuidade de interlocução técnica após o retorno do ministro, marco regulatório que ofereça ao investidor indiano a previsibilidade que ele consegue em outros mercados emergentes, e instrumentos de financiamento bilateral, como os mecanismos que o encontro com o State Bank of India pode ajudar a estruturar, que reduzam o custo e o risco das operações comerciais entre os dois países. Sem essas condições, a agenda de Jaipur, Mumbai e Nova Delhi será lembrada como uma semana de boas reuniões, o que, no Brasil, costuma ser o ponto de chegada, e não o ponto de partida.

O Brasil e a Índia têm mais em comum do que suas correntes de comércio ainda refletem: são as duas maiores democracias do hemisfério sul, ambas produtoras de alimentos que o mundo precisa, ambas com ambições industriais que dependem de acesso a tecnologia e capital estrangeiro, e ambas navegando num mundo em que as regras do comércio global estão sendo reescritas por potências

que raramente consultam seus interesses. Construir uma parceria estratégica real entre os dois países, não apenas comercial, mas tecnológica, energética e de infraestrutura, é uma das agendas mais importantes que a diplomacia econômica brasileira pode perseguir nesta década. A semana que começa hoje em Mumbai é uma boa oportunidade para começar. Que não seja a única.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

OPINIÃO - ARTIGOS - FREE FLOW E O EQUILÍBRIO DOS CONTRATOS: UMA DÚVIDA QUE MERECE RESPOSTA



VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

A análise do Termo Aditivo Modificativo (TAM) nº 24/2026, firmado entre o Estado de São Paulo e a Ecovias dos Imigrantes para implantação do Free Flow no Sistema Anchieta-Imigrantes, mostra que a mudança vai muito além da substituição das praças de pedágio. O documento revela novos investimentos, redistribuição de riscos e mecanismos de compensação, levantando uma questão importante: como serão apurados os impactos econômicos dessa transformação sobre o equilíbrio da concessão e, eventualmente, sobre os custos da logística?

Há algumas semanas, escrevi sobre o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. O tema voltou à minha atenção ao observar, mais uma vez, concessionárias pleiteando reequilíbrios em razão de novos investimentos, alterações regulatórias ou fatos supervenientes. Em alguns casos recentes, vimos inclusive dirigentes de agências reguladoras serem responsabilizados por decisões relacionadas à recomposição contratual, demonstrando o quanto esse tema é sensível para a Administração Pública.

Passei então a refletir sobre a situação inversa. Quando um fato novo aumenta custos ou cria novas obrigações para a concessionária, é natural discutir a recomposição do equilíbrio contratual. Afinal, esse é um dos pilares das concessões públicas. Mas e quando ocorre o contrário? Quando uma inovação tecnológica altera a estrutura operacional da concessão e potencialmente reduz custos ou transfere riscos anteriormente suportados pela concessionária, também não deveria existir uma análise do equilíbrio econômico-financeiro?

Essa dúvida surgiu quando começaram as discussões sobre a implantação do sistema Free Flow no Sistema Anchieta-Imigrantes.

Minha impressão inicial era bastante intuitiva. Sem as tradicionais praças de pedágio, imaginei uma redução expressiva dos custos operacionais. Cabines funcionando vinte e quatro horas por dia exigem equipes em regime de turnos, supervisão, cobertura de férias, encargos trabalhistas, manutenção predial, energia elétrica, limpeza, vigilância e diversos outros custos permanentes. A substituição dessa estrutura por pórticos eletrônicos parecia indicar um ganho importante de eficiência ao longo dos muitos anos ainda restantes da concessão.

Do ponto de vista da logística, essa hipótese despertava uma expectativa interessante. O pedágio representa parcela relevante do custo do transporte rodoviário de cargas. Caso uma inovação tecnológica proporcionasse economia líquida significativa para a concessionária, seria legítimo imaginar que, em algum momento, parte desse ganho pudesse contribuir para a modicidade tarifária, reduzindo custos para transportadores, embarcadores e, ao final da cadeia, para o próprio consumidor.

Para compreender melhor a questão, recorri à Lei de Acesso à Informação.



Recebi, entre outros documentos, o Termo Aditivo Modificativo (TAM) nº 24/2026, firmado entre o Estado de São Paulo e a Ecovias dos Imigrantes S.A., que altera o Contrato de Concessão do Sistema Anchieta-Imigrantes para disciplinar a implantação do Free Flow.

Foi aí que minha percepção começou a mudar. Ao contrário da visão simplificada de que o Free Flow apenas elimina custos, o TAM revela uma operação contratual bastante mais complexa. O documento prevê novos investimentos, implantação do Sistema de Comboio Dinâmico, novos custos de operação e manutenção, alterações na matriz de riscos da concessão, mecanismos específicos de compensação financeira e futura apuração de impactos econômico-financeiros.

Outro aspecto que chamou minha atenção foi a criação de uma conta reserva vinculada ao novo sistema, com aporte inicial de aproximadamente R\$ 300 milhões pelo Poder Concedente. Conforme previsto no próprio TAM, essa estrutura tem por finalidade suportar mecanismos relacionados ao funcionamento do Free Flow, especialmente diante de riscos como a inadimplência dos usuários e oscilações de receita. Esse mecanismo, por si só, não representa uma remuneração adicional à concessionária, mas evidencia que a implantação do Free Flow envolve uma estrutura contratual muito mais complexa do que normalmente se imagina.

Até esse ponto, minha hipótese inicial já havia sido profundamente revisada. O Free Flow claramente não se resume à simples eliminação de cabines de pedágio.

Entretanto, uma passagem específica do TAM despertou uma nova dúvida.

O documento estabelece que os impactos decorrentes das novas obrigações do Free Flow e do Sistema de Comboio Dinâmico serão considerados no processo de revisão do equilíbrio econômico-financeiro. Ao mesmo tempo, registra que também deverão ser consideradas, em revisões contratuais futuras, as exclusões das obrigações de operação e manutenção das antigas praças de pedágio e do sistema tradicional de comboio.

É justamente nesse ponto que, a meu ver, reside uma discussão relevante.

Como essas eventuais economias serão efetivamente mensuradas? Já foram quantificadas? Serão compensadas com os novos custos? Haverá um cálculo líquido entre os investimentos adicionais e as despesas que deixam de existir? Ou essa avaliação somente ocorrerá em futuras revisões contratuais?

Outra questão que naturalmente surge diz respeito à implantação do pedágio ponto a ponto. Se a tecnologia do Free Flow permite cobrar exatamente pelo trecho percorrido, não seria essa uma oportunidade para acelerar essa discussão no Sistema Anchieta-Imigrantes? E, caso venham a ser identificados ganhos líquidos de eficiência, não seria igualmente oportuno que eventuais benefícios aos usuários fossem considerados com a mesma prioridade dedicada à apuração dos novos custos da concessão?

Não apresento essas perguntas como críticas, muito menos como afirmações de que exista qualquer irregularidade. Ao contrário. Elas decorrem da leitura de um documento público e da tentativa de compreender como será aplicada, na prática, uma das premissas mais importantes dos contratos de concessão: a preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Esse princípio normalmente ganha destaque quando protege a concessionária diante de fatos que aumentam custos ou reduzem receitas. Talvez valha discutir também seu outro lado: de que forma eventuais ganhos de eficiência decorrentes de inovação tecnológica, caso existam após a apuração completa dos custos e investimentos, poderão ser considerados em benefício da coletividade.

A resposta pode não ser, necessariamente, uma redução tarifária. Poderá consistir em novos investimentos, melhoria dos serviços, compensação de riscos assumidos pelo Poder Concedente ou qualquer outro mecanismo previsto contratualmente. O importante é que a metodologia seja transparente e compreensível para todos os envolvidos.

Para o setor de logística, esse debate é particularmente relevante. O pedágio integra diretamente a composição do frete rodoviário. Qualquer inovação tecnológica que altere estruturalmente os custos de uma concessão, merece ser acompanhada com atenção, pois seus efeitos podem repercutir na competitividade do transporte, nos custos logísticos e, conseqüentemente, nos preços pagos pela sociedade.

Continuo convencido de que o Free Flow representa um avanço importante para a fluidez do tráfego, para a redução de congestionamentos e para a modernização da infraestrutura rodoviária. Depois de analisar o TAM nº 24/2026 da Ecovias, porém, minha principal dúvida deixou de ser quem ganha ou quem perde com o novo sistema.

A questão que considero realmente importante é outra: como o Poder Concedente demonstrará, de forma transparente, que todos os novos custos, todas as economias decorrentes das estruturas desativadas e todos os riscos redistribuídos foram considerados de maneira equilibrada?

Essa talvez seja a discussão mais relevante para concessionárias, usuários, transportadores e para todos aqueles que acreditam que contratos públicos modernos devem combinar inovação tecnológica, segurança jurídica, transparência e modicidade tarifária.

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

CONTINUO CONVENCIDO DE QUE O FREE FLOW REPRESENTA UM AVANÇO IMPORTANTE PARA A FLUIDEZ DO TRÁFEGO, PARA A REDUÇÃO DE CONGESTIONAMENTOS E PARA A MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA. DEPOIS DE ANALISAR O TAM Nº 24/2026 DA ECOVIAS, PORÉM, MINHA PRINCIPAL DÚVIDA DEIXOU DE SER QUEM GANHA OU QUEM PERDE COM O NOVO SISTEMA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

POLÍTICA - NOVO ACUSA LULA DE PEDIR VOTO ANTES DO PRAZO

Partido protocola representação contra PT no TSE sob a alegação de propaganda eleitoral antecipada em convenção

Do Estadão Conteúdo



Romeu Zema, candidato do Novo à presidência, disse que Lula claramente cometeu um ato ilícito eleitoral, pedindo voto de maneira escancarada.

O partido Novo protocolou na noite de sábado, 1º, uma representação no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) contra o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), o governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues (PT), os ex-governadores Jaques Wagner (PT) e Rui Costa (PT), além do Partido dos Trabalhadores, por suposta propaganda eleitoral antecipada durante a convenção estadual do PT realizada em Salvador.

O processo foi distribuído ao ministro André Mendonça, com pedido de liminar para retirada de vídeos do evento das plataformas digitais, segundo informações divulgadas pelo Partido Novo. Segundo o Novo, Lula fez pedidos explícitos de voto antes do início oficial da propaganda eleitoral, marcado para 16 de agosto, e teria solicitado apoio tanto para si quanto para aliados lançados na convenção.

Na petição, o Novo afirma que o presidente usou expressões consideradas inequívocas pela jurisprudência eleitoral ao empregar frases como “dê um votinho pra mim”, além de associar o pedido de votos às candidaturas de Jerônimo Rodrigues, Jaques Wagner e Rui Costa.

A representação sustenta que a legislação admite atos partidários e manifestações políticas no período de pré-campanha, inclusive em convenções, desde que não haja pedido explícito de voto, e argumenta que as falas teriam ultrapassado esse limite.

A ação também aponta que a convenção foi transmitida ao vivo e, de acordo com a petição, permaneceu disponível em canais no YouTube associados a Lula, ao PT, a Jerônimo Rodrigues e à Salvador TV, o que, na avaliação do partido, teria ampliado o alcance do conteúdo para além do público intrapartidário e projetado as falas ao eleitorado em geral.

O Novo pede que o TSE determine a remoção dos trechos impugnados ou, alternativamente, a retirada integral dos vídeos indicados. Também pede que a Corte reconheça a propaganda antecipada e aplique multa “no patamar máximo” previsto na legislação eleitoral e na regulamentação citada na peça.

Evento do PT

A representação foi apresentada após o evento do PT na Bahia que confirmou Jerônimo Rodrigues como candidato à reeleição e lançou Jaques Wagner e Rui Costa ao Senado na chapa majoritária governista no Estado.

Lula pediu votos para os aliados e para si próprio durante o discurso e destacou que Wagner é citado no noticiário sobre investigações relacionadas ao Banco Master. Wagner virou alvo da Polícia Federal em uma fase de investigação deflagrada em junho, que apura suspeitas de corrupção e lavagem de dinheiro envolvendo a relação entre gestores do banco e o senador. Wagner disse em entrevista que vai provar sua inocência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - SANTORO COBRA MATO GROSSO POR OBRAS PARADAS DO RODOANEL DE CUIABÁ

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



A declaração foi feita em vídeo publicado nas redes sociais em que o ministro apresentou um balanço de obras federais. Foto: Divulgação

Ministro afirma que recursos federais já foram repassados ao estado, destaca retomada da BR-158 após 12 anos e anuncia avanços em rodovias federais de Mato Grosso

A COBRANÇA DO MINISTRO

O ministro dos Transportes, George Santoro, cobrou publicamente o governo de Mato Grosso pela paralisação das obras do Rodoanel de Cuiabá, afirmando que o Ministério dos Transportes já transferiu os recursos federais necessários e não recebeu explicação do estado sobre o motivo do atraso. A declaração foi feita em vídeo publicado nas redes sociais em que o ministro apresentou um balanço das obras federais de infraestrutura no estado.

BALANÇO DE INVESTIMENTOS

O principal anúncio do balanço feito por Santoro foi a retomada da pavimentação da BR-158, no trecho entre Alto Boa Vista e São Félix do Araguaia, obra paralisada há 12 anos. O Governo Federal entregou os primeiros 12 quilômetros asfaltados e comprometeu-se com mais 10 quilômetros nos próximos 30 dias e outros 13 quilômetros em até 90 dias. Santoro atribuiu o destravamento à articulação do senador Carlos Fávaro e à resolução de entraves ambientais que mantinham a obra impedida. No setor rodoviário, o ministro destacou ainda a entrega de 130 quilômetros de pistas duplicadas na concessão da Rota do Oeste (BR-163) desde 2023 e o início imediato das obras na BR-364, no trecho Jataí–Rondonópolis, após o leilão realizado recentemente. Segundo o ministério, Mato Grosso atingiu 89% de sua malha rodoviária em boas condições.

NAS FERROVIAS

No setor ferroviário, Santoro citou a conclusão da primeira etapa da Ferrovia Estadual de Mato Grosso, entregue com financiamento do BNDES e cujo primeiro trecho operacional foi inaugurado em Dom Aquino no último sábado (20), e o avanço da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), com 60% de execução.

INCLUSÃO

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e a Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência realizam, na tarde desta segunda-feira, dia 3, a aula inaugural do Projeto Asas. O evento, marcado para as 14 horas na sede do Sindisan, em Santos, formaliza uma cooperação técnica desenhada para qualificar e estruturar os departamentos de Recursos Humanos e as lideranças do ecossistema portuário santista para a inclusão profissional efetiva de pessoas com deficiência.

PROGRAMAÇÃO

O lançamento contará com a assinatura do termo de parceria entre o diretor executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, e o secretário estadual da pasta, Marcos da Costa. A programação de abertura traz a palestra “Pessoas com deficiência no mundo do trabalho”, ministrada por Maria Vilma Roberto, coordenadora do Programa Meu Emprego Inclusivo e especialista com quatro décadas de atuação em políticas públicas de acessibilidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

POLÍTICA - EM CONVENÇÃO DO PT, LULA DIZ QUE VAI ATRÁS DO ‘TETRA’ COM OUSADIA

Confirmado na busca pelo quarto mandato, presidente promete investir em Defesa, proteção das terras raras e brigar contra “inversão” do orçamento com parlamentares

Do Estadão Conteúdo



Lula também criticou o fundo partidário e disse que isso o desagrada porque está levando os partidos à “promiscuidade”

O PT anunciou oficialmente a candidatura à reeleição do presidente Luiz Inácio Lula da Silva neste domingo, 2. Na convenção do partido, o petista repetiu o discurso de defesa da soberania e disse que não vai deixar nem a China nem os Estados Unidos interferirem em temas como a exploração de terras raras.

“Tem muita gente metendo o dedo no nosso nariz”, disse, acrescentando: “Essas terras raras, nem chinês, nem americano, nem francês, vão meter o dedo nas nossas terras raras”, afirmou.



O presidente prometeu mais investimentos na área da Defesa. Ele destacou o tamanho das fronteiras e das riquezas naturais brasileiras. “Eu quero estar preparado para ninguém invadir esse País para levar esse presidente, como eles invadiram (a Venezuela). Eu quero estar preparado para a paz, não para a guerra. Eu quero estar preparado para ninguém ousar se fazer de besta com a gente”, discursou.

Ele também prometeu “brigar” com os parlamentares por causa de emendas parlamentares. O petista criticou uma “inversão” no Orçamento, em que deputados podem indicar bilhões enquanto o Poder Executivo tem que fazer cortes milionários em programas de saúde e educação. Ele prometeu até mesmo vetar uma indicação de emendas do líder do governo no Congresso, Randolfe Rodrigues (PT-AP).

“A minha quarta Presidência é pra mudar muita coisa nesse País. Vai ter briga com emenda parlamentar. Vai ter briga com o papel que tem hoje o Poder Legislativo”, discursou a apoiadores reunidos na Zona Norte de São Paulo.

“Eu sou triste com a política de hoje. Esse negócio de fundo partidário não me agrada. Está levando os partidos à promiscuidade”, afirmou. “Tem partido que recebe R\$ 1 bilhão, sem prestar contas ao povo brasileiro. Muitas vezes no Poder Executivo temos que cortar R\$ 10 milhões de uma escola, de um programa de saúde”.

Lula criticou o que vê como uma perda de poder do Executivo. “Eu não posso permitir que o presidente da República vá perdendo os seus direitos. Vai perdendo o direito de criar agência, de indicar ministro da Suprema Corte... Ou seja, daqui a pouco, qual é o direito que tem o presidente da República? Nenhum!”

União

Apesar de prometer “briga” e “ousadia” nessas duas questões, no restante do discurso Lula prometeu diálogo e união. Ele destacou sua longa trajetória política, afirmando estar jogando a “sétima Copa” do Mundo e querendo ser “tetra”. “Preparar a campanha é que nem preparar a Seleção. Tem que ser melhor que o Ancelotti. Nós temos time, nós temos futebol, temos o que entregar, temos argumento”, brincou.

Ao longo da fala, Lula citou muitos aliados históricos, como Eduardo Campos, Miguel Arraes, Antônio Cândido, Henfil, Betinho e Paulo Freire. O petista buscou posicionar seu partido como representante da democracia.

“A essência do PT é um partido político que ensinou a esquerda a viver democraticamente na diversidade. A esquerda não conversava”, afirmou. “Quando eu criei o Foro de S. Paulo em 1990, eu achei que a gente podia educar a esquerda da América Latina. Para tentar dizer para toda a esquerda que a melhor via não era da luta armada, era da organização do povo, da eleição direta. E assim ganhamos vários países da América Latina, pela democracia, sem matar e sem morrer ninguém”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

POLÍTICA - BRASIL ESTÁ SENDO RECONSTRUÍDO, DIZ HADDAD

Do Estadão Conteúdo

O candidato ao governo de São Paulo, Fernando Haddad (PT), disse neste domingo, 2, que o País vai seguir de cabeça erguida frente às incertezas e ameaças internacionais.

“O Brasil está sendo reconstruído e vai continuar seguindo em frente. De cabeça erguida, sem abaixar a cabeça diante do presidente de nenhum outro país, sem colocar boné de presidente de nenhum outro país”, salientou Haddad, durante a Convenção Nacional do PT, na Expo Center Norte, em São Paulo.

Haddad ainda frisou que, em um cenário turbulento e permeado de incertezas, “é preciso um marujo confiável e experiente”. “É preciso alguém que saiba conduzir o navio, acionar os instrumentos necessários para proteger o Brasil, preservar a nossa soberania, resguardar a nossa autonomia e afirmar a nossa voz no cenário internacional. Não há ninguém no mundo, hoje, que possa fazer isso melhor do que Lula”, reiterou.

A Convenção Nacional do PT oficializou a candidatura da chapa de Lula e Geraldo Alckmin para o Executivo Nacional.

O presidente nacional do Partido dos Trabalhadores (PT), Edinho Silva, disse mais cedo que a sigla homologou a candidatura da chapa do presidente Lula e do vice-presidente, Geraldo Alckmin, à reeleição para o Executivo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

POLÍTICA - APÓS QUESTIONAR URNAS, FLÁVIO BOLSONARO CRITICA TSE DE 2022

Com a repercussão negativa depois de levantar dúvidas sobre o sistema eletrônico, candidato diz que aceitará resultado, mas volta a atacar atuação do tribunal há 4 anos

Do Estadão Conteúdo



Flávio tentou se explicar e disse que fez uma cobrança por reforço de mecanismos de proteção, e não como ataque direto às urnas eletrônicas

O candidato do PL à Presidência da República, Flávio Bolsonaro, disse que pretende aceitar o resultado das urnas na eleição deste ano por acreditar que o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) atuará de forma imparcial - o que, segundo ele, não ocorreu nas eleições de

2022. As declarações foram dadas em entrevista ao programa Canal Livre, da rede Bandeirantes. A entrevista será exibida às 20h, na BandNews TV e, às 22h, na Band.

“Eu vou aceitar. Eu vou concorrer com essas regras e tenho certeza que o TSE, diferente de 2022, vai ser um TSE imparcial e que vai tomar todas as providências para que essa eleição ocorra com mais segurança e mais transparência”, disse Flávio, segundo prévia das declarações publicadas no site da rede Bandeirantes.

Ao comentar declarações anteriores sobre o sistema eleitoral, Flávio procurou enquadrar sua posição como uma cobrança por reforço de mecanismos de proteção, e não como ataque direto às urnas eletrônicas.

No mesmo contexto, reconheceu que pode ter se equivocado ao dizer que a empresa Smartmatic teria fornecido as urnas físicas ao Brasil. As urnas são fabricadas pela Positivo. Ele insistiu, porém, que a Smartmatic teria participado de etapas do processo, como treinamento.

Flávio também comentou sobre propostas para a segurança pública, sendo uma delas o endurecimento de penas em crimes patrimoniais urbanos. Em um dos trechos divulgados pela Band, Flávio defendeu aumentar de forma significativa a punição em casos ligados a furto e roubo de celular e receptação. Ele associou a medida à ideia de ampliar o tempo de prisão e impor trabalho dentro do sistema penitenciário.

“Eu vou quadruplicar a pena mínima para furto de celular ou receptação. Então, a pena mínima vai ser de 8 anos para vagabundo que rouba, que assalta por causa do celular. E quando ficar preso, e vai ficar preso, vai trabalhar. Vai trabalhar para pagar a sua estadia”.



Ataque ao STF

Ao falar sobre decisões judiciais envolvendo o ex- -presidente Jair Bolsonaro, Flávio elevou o tom contra o Supremo Tribunal Federal (STF) e, em especial, contra o ministro Alexandre de Moraes.

Segundo a Band, ele classificou medidas cautelares impostas ao ex-presidente como extrapolação de limites constitucionais e comparou a proibição de manifestações políticas a restrições de períodos de exceção, com menção ao AI-5.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

POLÍTICA - EVENTO COM O SENADOR EXIBE VÍDEO DE SEU PAI

Do Estadão Conteúdo

A convenção estadual do PL em Santa Catarina exibiu no sábado, 1º, um vídeo com a voz e imagens de Jair Bolsonaro (PL), em evento que contou com a participação do candidato do partido à Presidência da República, Flávio Bolsonaro.

O episódio ocorre uma semana após o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), ter questionado a utilização de um vídeo de inteligência artificial (IA) do ex-presidente durante a convenção do PL que con firmou o nome do senador à Presidência.

Imagens de Bolsonaro foram exibidas em diferentes momentos da convenção do PL que oficializou os nomes de Carlos Bolsonaro e Caroline de Toni para a disputa ao Senado por Santa Catarina. O evento também confirmou Jorginho Mello (PL) como candidato à reeleição pelo governo do Estado.

Perto do final do evento, foi exibido um vídeo com falas do ex-presidente - não está claro ainda se a voz usada foi gerada por inteligência artificial ou se é do próprio Bolsonaro, uma vez que contém declarações já feitas por ele anteriormente.

A voz cita frases como “o meu sonho é o sonho de vocês” e “nós revolucionaremos o Brasil”. Também diz que, “no momento mais difícil da minha vida, eu só pedia que Deus não deixasse órfã a minha filha de sete anos”. “O resto, como brasileiros de verdade e com Deus no coração, nós superaremos os obstáculos”, concluiu a voz.

Ao longo do vídeo foram exibidas fotos de Bolsonaro ao lado dos filhos, uma imagem do ex-presidente com mãos em oração e um dele abraçado a Flávio.

Nesta semana, após o questionamento de Moraes, a defesa de Bolsonaro informou ao STF que o ex-presidente não tinha conhecimento prévio sobre o vídeo exibido. Flávio também se manifestou e afirmou que o pai não tinha “a menor ideia de que ia passar um vídeo de IA” na convenção. “E, obviamente, que estudamos a legislação que não tem absolutamente nada de errado”, disse, em transmissão em seu canal no YouTube.”

Na decisão em que pedia manifestação do ex-presidente, Moraes apontou que “a eventual concordância de JAIR MESSIAS BOLSONARO com a divulgação de um vídeo produzido por IA, e amplamente divulgado nas redes sociais, contendo sua imagem e declarações ostensivamente político-eleitorais constituiria nova e grave transgressão à decisão judicial”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

POLÍTICA - PL ANUNCIA MICHELE BOLSONARO COMO CANDIDATA AO SENADO PELO DF

Internada no fim de semana por conta de uma cefaleia refratária, ex-primeira dama foi confirmada na disputa momentos depois de ter alta hospitalar

Do Estadão Conteúdo



Durante a convenção do PL no Distrito Federal, foram confirmadas as candidaturas de Bia Kicis e Michelle ao Senado

A ex-primeira dama Michelle Bolsonaro teve alta hospitalar neste domingo, 2, segundo boletim médico divulgado pelo hospital DF Star, em Brasília. Michelle foi internada na noite do sábado, 1º, com quadro de “cefaleia refratária a medicamentos orais”.

“Foram realizados exames para investigação e procedimento de bloqueio anestésico de nervos cranianos, com resposta satisfatória. Recebe alta no dia de hoje (domingo) com orientações de acompanhamento com equipe médica assistente”, diz o boletim, assinado pelos médicos cardiologista Brasil Caiado e neurologista Carolina Colaço, além do diretor-geral do hospital, Allisson B. Barcelos Borges.

No momento da alta estava sendo realizada em Brasília a convenção distrital do PL. Mais tarde, o partido confirmou a candidatura de Michelle ao Senado, ao lado da deputada Bia Kicis (PL- -DF). No sábado, inclusive, Bia já havia antecipado que a ex-primeira-dama seria candidata ao Senado pelo Distrito Federal.

A deputada informou que Michelle não pôde comparecer ao evento no sábado porque estava realizando exames em um hospital. Inicialmente, sua presença havia sido anunciada, mas a informação foi corrigida pela deputada instantes depois.

“A ressonância estava prevista para às 15h e até agora não tinha acontecido e, portanto, ela não vai poder estar aqui pessoalmente; mas ela me incumbiu de contar para vocês essa grande notícia: Michelle Bolsonaro anuncia que ela é sim candidata ao Senado pelo PL do Distrito Federal”, afirmou Bia Kicis.

Michelle, na verdade, teve de passar a noite no hospital. Neste domingo, porém, ele teve seu novo confirmado pelo partido.

Também participou do evento a governadora do DF Celina Leão, que vai concorrer à reeleição. “Nós não vamos ter três lados. Só teremos dois lados nessa eleição: o lado do bem e o lado do mal. E é por isso que nós estamos todos unidos aqui. E é por isso que a Michelle e a Bia têm de ser candidatas sim, para a gente não entregar para a esquerda duas cadeiras de Senado”, disse a governadora.

“Nós temos de estar unidas em todos os lugares, Bia. Aonde eu estiver, você estará; aonde eu botar meu pé, você vai estar - e a Michelle estará também, Bia. Em cada lugar desse Distrito Federal”, afirmou Celina.

Queda de braço com Flávio

Michelle deve ter influência na campanha eleitoral mesmo dentro de casa, avaliam seus aliados. Ela tem dosado sua exposição pública desde que o marido, o ex-presidente Jair Bolsonaro, passou a cumprir prisão domiciliar num condomínio em Brasília, em março.

Lideranças estaduais do PL Mulher, por sua vez, preveem uma queda de braço com os homens do partido para defender sua candidatura ao Senado sem uma presidência nacional para dar respaldo.

A ex-primeira-dama renunciou à presidência do PL Mulher no fim de junho para estancar o desgaste provocado ao divulgar o vídeo contra o senador Flávio Bolsonaro.

Um sinal de reconciliação entre os dois ocorreu dias atrás, com um vídeo publicado por Flávio em que ele pediu desculpas a Michelle, elogiou sua atuação e defendeu a união da direita para derrotar o PT. Horas depois, ela divulgou um vídeo aceitando as desculpas e abrindo caminho para uma reconciliação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

POLÍTICA - POR REELEIÇÃO, CELINA SE AFASTA DE IBANEIS

Do Estadão Conteúdo

Sem a presença do antigo aliado e ex-governador do Distrito Federal Ibaneis Rocha (MDB), a atual governadora do DF, Celina Leão (PP), foi oficializada candidata à reeleição neste domingo, 2. Em discurso, ela defendeu seu trabalho à frente do GDF, que se estende por quatro meses - ela assumiu em 30 de março de 2026, após a renúncia de Ibaneis, que pretendia concorrer ao Senado, mas desistiu da disputa.

O ex-governador se viu no centro do escândalo do Banco Master, em meio à investigação que apura a tentativa de compra do banco de Daniel Vercaro pelo Banco de Brasília (BRB), durante o mandato do ex-governador, que acarretou prejuízo bilionário para a entidade regional.

Buscando se afastar do então aliado e se apresentar ao eleitorado como independente, Celina se distanciou de Ibaneis. Ele, por sua vez, citou decepções com Celina, que se tornou sua vice apenas no segundo mandato (2023-2026).

Ela rebateu o antigo aliado, dizendo que sucessão não é “submissão”. Mesmo sem Ibaneis, a coligação de Celina conta com o apoio do MDB, além de União Brasil, Republicanos e Podemos. O PL não integra formalmente a chapa, mas a governadora apoia os nomes do partido para o Senado - Bia Kicis e Michelle Bolsonaro.

Celina discursou ao lado do candidato a vice em sua chapa, Gustavo Rocha (Republicanos). “Limpei as contas públicas, nomeei concursados”, disse. Na sequência, ela afirmou ter cortado gastos, e citou o cancelamento da festa de aniversário de Brasília, no último 21 de abril.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - TERCEIRA PISTA DA IMIGRANTES ENTRA EM NOVA FASE, MAS OBRAS CONTINUAM SEM DATA

EcoRodovias espera definir até o fim do ano o modelo de implantação da obra e o reequilíbrio do contrato; governo de SP negocia condições para emitir licença de instalação

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Pleito antigo do setor portuário, a terceira pista é considerada uma das principais intervenções para ampliar a capacidade do corredor que liga a capital ao Porto de Santos

A EcoRodovias deve concluir entre agosto e setembro o projeto executivo da terceira pista do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), etapa considerada decisiva para destravar as negociações com o governo de São Paulo sobre a execução da obra. A expectativa da concessionária é fechar ainda neste ano o modelo de implantação do empreendimento e a forma como ele

será incorporado ao contrato de concessão, que compreende 176,9 quilômetros de rodovias entre a Região Metropolitana de São Paulo e o Porto de Santos.



Durante teleconferência de resultados do segundo trimestre de 2026, o diretor-presidente da empresa, Marcello Guidotti, afirmou que os estudos estão praticamente concluídos e que a concessionária prepara a entrega do dossiê técnico definitivo, reunindo o projeto executivo e todas as especificações da obra. Segundo ele, somente após essa etapa será possível avançar nas discussões sobre o modelo contratual que viabilizará o investimento.

A intenção da companhia é chegar ao fim do segundo semestre com duas definições concluídas: como a terceira pista será executada e qual será o mecanismo para remunerar o investimento. Guidotti explicou que as negociações deverão estabelecer a estrutura do aditivo contratual, a contraprestação da concessionária e o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, pontos que servirão de base para calcular o volume de recursos necessário à implantação do projeto.

Na avaliação do executivo, trata-se do principal investimento atualmente em discussão pela EcoRodovias. “É um aditivo realmente transformador”, afirmou. A previsão da empresa é que as obras tenham duração entre quatro e cinco anos, período que também permitirá estruturar soluções de capital para financiar a intervenção.

Guidotti afirmou que a terceira pista passou a ocupar posição central na estratégia da concessionária. Segundo ele, com o ciclo dos grandes leilões de rodovias praticamente encerrado, a companhia voltou seu foco para ampliar e modernizar os ativos já concedidos, principalmente por meio de revisões quinquenais e aditivos contratuais. Entre todos os projetos em análise, destacou a ampliação do Sistema Anchieta-Imigrantes como a iniciativa de maior porte.

Negociações

A conclusão do projeto executivo ocorre paralelamente às negociações conduzidas pelo governo paulista para permitir o avanço do licenciamento da obra. Em entrevista ao programa Conexão Infra, da CNN Brasil, a secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística de São Paulo, Natália Resende, afirmou que Estado e concessionária ainda trabalham na definição das adaptações contratuais necessárias para viabilizar a emissão da licença de instalação, documento que autoriza o início da construção.

Segundo a secretária, o foco das tratativas está justamente nas recomposições do contrato de concessão exigidas pela implantação da terceira pista. “Estamos discutindo a adequação necessária para a licença de instalação, junto com a concessionária e internamente, para definir o contrato e as recomposições necessárias”, disse.

Embora ainda não exista previsão para o início das obras, o empreendimento avançou em março deste ano ao receber a licença prévia do Consema (Conselho Estadual do Meio Ambiente), que atestou a viabilidade ambiental do projeto. A emissão da licença de instalação, no entanto, depende da conclusão das negociações entre o Estado e a EcoRodovias.

Pleito antigo do setor portuário, a terceira pista é considerada uma das principais intervenções para ampliar a capacidade do corredor rodoviário que liga a capital ao Porto de Santos. O projeto integra a estratégia do governo paulista de melhorar os acessos aos portos de Santos e São Sebastião, aumentar a fluidez logística e dar maior eficiência ao transporte da produção, especialmente do agronegócio. Para operadores portuários, a ampliação é fundamental para reduzir os congestionamentos frequentes no Sistema Anchieta-Imigrantes, apontados há anos como um dos principais entraves à competitividade do maior porto do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - CODEBA REGISTRA AVANÇO NOS PORTOS DA BAHIA E IMPULSIONA RETOMADA EM ITAJAÍ

Codeba registra avanço nos portos da Bahia e impulsiona retomada em Itajaí

Do Cássio Lyra - Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Na Bahia, o avanço foi puxado principalmente pelo Porto de Aratu-Candeias, que movimentou 3,70 milhões de toneladas entre janeiro e junho, um crescimento de 26,09%

A movimentação de cargas nos portos administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) cresceu 22,49% no primeiro semestre de 2026, na comparação com igual período do ano passado, alcançando o maior volume registrado na história para os seis primeiros meses de um ano. O desempenho da autoridade portuária baiana também foi acompanhado pelo Porto de Itajaí (SC), que está sob gestão transitória da companhia e registrou alta de 40,97% no período.

Na Bahia, o avanço foi puxado principalmente pelo Porto de Aratu-Candeias, que movimentou 3,70 milhões de toneladas entre janeiro e junho, crescimento de 26,09% em relação ao primeiro semestre de 2025. O resultado foi impulsionado pelo aumento das exportações, que avançaram 95,77%, enquanto as importações tiveram alta de 12,99%. Apenas em junho, o terminal movimentou 692,2 mil toneladas, volume 30,17% superior ao registrado no mesmo mês do ano anterior.

O Porto de Salvador também apresentou crescimento no período, com 3,79 milhões de toneladas movimentadas no semestre, alta de 20,94% na comparação anual. As importações foram responsáveis pelo maior avanço, com aumento de 31,84%, enquanto as exportações cresceram 2,47%. Em junho, o terminal registrou 703,9 mil toneladas, crescimento de 44,52% frente ao mesmo mês de 2025.

No Porto de Ilhéus, a movimentação chegou a 89,9 mil toneladas no primeiro semestre. O terminal também avançou na diversificação de cargas com a primeira operação de embarque de óxido de magnésio, que resultou no envio de 8,7 mil toneladas do produto para o Porto de Nova Orleans, nos Estados Unidos. A operação amplia o portfólio de cargas movimentadas pelo porto e abre novas oportunidades para produtos minerais.

Itajaí

Sob gestão transitória da Codeba, o Porto de Itajaí movimentou 2,60 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2026, volume 40,97% superior ao registrado nos seis primeiros meses de 2025, quando foram movimentadas 1,86 milhão de toneladas. Apenas em junho, o terminal alcançou 488,2 mil toneladas, crescimento de 28% na comparação anual.

O desempenho foi impulsionado principalmente pela movimentação de contêineres. Entre janeiro e junho, o porto operou 238.873 TEU, alta de 75% em relação ao mesmo período do ano passado.

Dados do Comex Stat, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), mostram que empresas sediadas em Itajaí movimentaram US\$ 9,1 bilhões em importações e aproximadamente US\$ 3,4 bilhões em exportações no primeiro semestre. Com esse resultado, o município liderou o ranking nacional de importações e ficou na quinta posição entre os maiores exportadores brasileiros no período.

Para o superintendente do Porto de Itajaí, Artur Antunes Pereira, os números refletem a retomada das operações e o fortalecimento da estrutura logística local. “A retomada das operações amplia a capacidade logística do município e contribui para manter Itajaí em posição de destaque no comércio exterior brasileiro”, afirmou.

O diretor-geral de Operações Logísticas, Rafael Canela, destacou ainda a diversificação da pauta movimentada pelo porto, com participação de produtos como plásticos, borrachas, produtos químicos e equipamentos industriais. Nas importações, segundo ele, os principais mercados de origem foram China, Estados Unidos e Índia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - APS ABRE LICITAÇÃO PARA PLACAS E MOEDAS COMEMORATIVAS DA GUARDA PORTUÁRIA

Contratação prevê fornecimento de materiais institucionais para homenagens e ações da corporação durante 12 meses

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) abriu licitação para contratar uma empresa especializada no fornecimento de placas e moedas comemorativas destinadas à Superintendência da Guarda Portuária. Os materiais serão utilizados em homenagens e ações institucionais da corporação. O aviso foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) de sexta-feira (31), e o contrato terá vigência de 12 meses.

A contratação será feita conforme a necessidade da administração portuária ao longo do período. O processo contempla um único item e seguirá as condições estabelecidas no Termo de Referência e seus anexos.

As empresas interessadas já podem acessar o edital e enviar propostas pela plataforma Licitações-e. O prazo para pedidos de esclarecimentos e impugnações vai até 19 de agosto, enquanto a abertura das propostas está marcada para 24 de agosto, às 10h.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - SEPETIBA TECON AMPLIA OPERAÇÃO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS NO PORTO DE ITAGUAÍ

Terminal movimentando modelos da Leapmotor em parceria com a Cosco Shipping e utiliza contêineres especiais para agilizar importação e distribuição no mercado brasileiro

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A solução desenvolvida pela Cosco Shipping permite que os automóveis sejam movimentados pelos mesmos guindastes usados nas operações regulares de contêineres

O Sepetiba Tecon vem ampliando a movimentação de carros elétricos no terminal de contêineres, no Porto de Itaguaí (RJ), com uma operação desenvolvida pela armadora Cosco Shipping. A iniciativa faz parte de uma parceria entre o terminal e a companhia chinesa, firmada neste ano.

O modelo utiliza contêineres do tipo flat rack e high cube para o transporte de veículos elétricos da Leapmotor. A solução permite que os automóveis sejam movimentados pelos mesmos guindastes usados nas operações regulares de contêineres, eliminando a necessidade de manuseio individual no desembarque.

Após a descarga, os veículos — embarcados na China — são retirados dos contêineres, armazenados no pátio e transportados em carretas cegonha até Porto Real (RJ), onde passam pelo processo de inspeção pré-entrega (PDI). Em seguida, são distribuídos para concessionárias por meio da estrutura logística da importadora.

Segundo o Sepetiba Tecon, a solução garante mais agilidade, segurança e eficiência operacional, além de otimizar o uso da infraestrutura portuária. A empresa afirma que o modelo acompanha a

O terminal também destaca ter sido o primeiro no Estado do Rio de Janeiro a adotar essa solução logística. A operação inaugural movimentou mais de 700 veículos em cerca de 340 contêineres. Desde então, o volume ganhou escala, ultrapassando dois mil veículos recebidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - COMITÊ DE MONITORAMENTO DA OPEP EXPRESSA PREOCUPAÇÃO COM ATAQUES

O comunicado não específico a quais ofensivas está se referindo, mas ele foi divulgado em meio aos efeitos da guerra dos Estados Unidos e Israel com o Irã

Do Estadão Conteúdo



Segundo o comitê da Opep, restaurar ativos de energia danificados à plena capacidade é custoso e demorado, afetando a disponibilidade geral de suprimentos

O Comitê Conjunto de Monitoramento Ministerial (JMMC) da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) expressou preocupação em relação a ataques à infraestrutura de energia, observando que restaurar ativos de energia danificados à plena capacidade é custoso e demorado, afetando a disponibilidade geral de suprimentos. O diagnóstico foi feito na sua 67ª reunião, realizada por videoconferência.

O comunicado não especifica quais ataques, mas foi divulgado em meio aos efeitos da guerra dos Estados Unidos e Israel com o Irã.

O Comitê é composto pela Arábia Saudita, Rússia, Iraque, Kuwait, Cazaquistão, Nigéria, Argélia e Venezuela. Na reunião, foram revisadas as condições atuais do mercado, destacando a importância crítica de salvaguardar as rotas marítimas internacionais para garantir o fluxo ininterrupto de energia, de acordo com a nota.

Os países ressaltaram ainda que quaisquer ações que minem a segurança do fornecimento de energia, seja por meio de ataques à infraestrutura ou interrupção das rotas marítimas internacionais, aumentam a volatilidade do mercado e enfraquecem os esforços coletivos sob a Declaração de Cooperação (DoC) para apoiar a estabilidade do mercado em benefício dos produtores, consumidores e da economia global.

O JMMC revisou os dados de produção de petróleo bruto para os meses de maio e junho de 2026 e observou a conformidade geral para os países da OPEP e não-OPEP participantes da DoC.

O Comitê também reafirmou que continuará a monitorar a adesão aos ajustes de produção acertados nos últimos anos.

Aumento

Os sete países da Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+) decidiram implementar um aumento na cota de produção de 188 mil barris por dia (bpd), em relação aos ajustes voluntários adicionais anunciados em abril de 2023. O ajuste será realizado em setembro de 2026.

A reunião entre a Arábia Saudita, Rússia, Iraque, Kuwait, Cazaquistão, Argélia e Omã para revisar as condições e perspectivas do mercado global foi feita virtualmente neste domingo, 2. Segundo comunicado, a decisão segue o compromisso coletivo de apoiar a estabilidade do mercado de petróleo.



Ainda de acordo com o documento, a medida proporcionará uma oportunidade para os países participantes acelerarem sua compensação, reiterando o compromisso coletivo de alcançar plena conformidade com a Declaração de Cooperação, incluindo os ajustes voluntários adicionais de produção que serão monitorados pelo Comitê Conjunto de Monitoramento Ministerial (JMMC).

Os integrantes do grupo também confirmaram sua intenção de compensar totalmente qualquer volume superproduzido desde janeiro de 2024.

A próxima reunião da Opep+ está agendada para 6 de setembro de 2026, de acordo com a nota. Confira aumento na produção que será conduzido por cada país: Argélia: +6 mil bpd; Iraque: +26 mil bpd; Kuwait: +16 mil bpd; Arábia Saudita: +62 mil bpd; Casaquistão: +10 mil bpd; Omã: +5 mil bpd; e Rússia: +62 mil bpd.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - ANP INTENSIFICA AÇÕES CONTRA ABUSOS

Agência fez 194 fiscalizações na última semana, 171 delas em postos de combustíveis líquidos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) intensificou a fiscalização sobre preços de combustíveis e realizou 194 inspeções em todo o país entre os dias 27 e 31 de julho.

As ações fazem parte da nova ofensiva do órgão para combater reajustes considerados abusivos e ocorreram com base nas medidas provisórias nº 1.340 e nº 1.349, além do Decreto nº 12.876/2026.

A maior parte das fiscalizações foi concentrada em postos revendedores de combustíveis líquidos, que responderam por 171 das inspeções realizadas na semana. Também foram vistoriados 17 revendedores de gás de cozinha (GLP), quatro distribuidoras de combustíveis, um posto flutuante e um transportador-revendedor-retalhista (TRR).

Durante a operação, a ANP lavrou três autos de infração contra estabelecimentos que deixaram de apresentar documentos solicitados anteriormente para análise da política de preços.

Além das inspeções presenciais, fiscais notificaram postos para encaminhar notas fiscais de compra de combustíveis referentes aos últimos períodos. A documentação será analisada pela agência para verificar se houve aumento injustificado dos preços.

Caso sejam constatadas irregularidades, os estabelecimentos poderão responder a processos administrativos e sofrer multas que variam de R\$ 50 mil a R\$ 500 milhões, conforme a gravidade da infração e o porte da empresa.

A atual etapa da fiscalização teve início em 1º de julho e integra um plano especial com duração inicial de três meses.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

MINERAÇÃO - MINERAIS CRÍTICOS DESAFIAM BRASIL A AGREGAR VALOR À PRODUÇÃO MINERAL

Debate da Fundação FHC aponta que país precisa avançar no beneficiamento, ampliar investimentos e estruturar cadeias produtivas para aproveitar a transição energética

Do Estadão Conteúdo



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

A crescente demanda global por minerais críticos abre uma oportunidade histórica para o Brasil ampliar sua participação nas cadeias globais da transição energética. No entanto, para transformar esse potencial em desenvolvimento econômico, industrial e social, o país precisará adotar políticas de longo prazo,

fortalecer sua capacidade de beneficiamento mineral e construir uma governança capaz de integrar União, estados, municípios, empresas e comunidades.

Essa foi a principal conclusão do novo episódio da série Ponto a Ponto, da Fundação FHC, que reuniu Marisa Cesar, diretora de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade da PLS Brasil, e Sergio Andrade de Alvarenga, fundador e diretor executivo da Agenda Pública, para discutir o papel estratégico dos minerais críticos no desenvolvimento brasileiro.

Logo no início da conversa, Sergio Andrade provocou o debate ao questionar como o Brasil pode deixar de ser apenas um exportador de commodities minerais e passar a desenvolver cadeias produtivas mais sofisticadas.

Marisa Cesar destacou que esse desafio passa pelo fortalecimento da indústria de transformação. Segundo ela, embora o Brasil possua importantes reservas de minerais críticos – incluindo a segunda maior reserva mundial de terras raras – ainda depende da China para as etapas mais avançadas de processamento. “

Hoje a China concentra cerca de 80% da capacidade mundial de refino. O Brasil consegue extrair e realizar o primeiro beneficiamento, mas ainda precisa enviar esse material para processamento no exterior antes que ele possa ser utilizado em produtos de maior valor agregado, como ímãs permanentes utilizados em veículos elétricos e turbinas eólicas”, afirmou.

Na avaliação da executiva, a nova política brasileira para minerais críticos pode criar condições para reduzir essa dependência, por meio de instrumentos de incentivo, financiamento e políticas tributárias capazes de estimular investimentos industriais no país.

“São mecanismos que podem tornar o Brasil mais competitivo e permitir que a cadeia de transformação mineral seja desenvolvida aqui”, observou.

Ao longo da conversa, os especialistas defenderam que a política mineral esteja integrada às estratégias de desenvolvimento regional, inovação, ciência e tecnologia e industrialização.

Para Sergio Andrade, o desafio vai além da abertura de minas. Ele argumenta que os territórios mineradores precisam aproveitar esse ciclo de investimentos para construir novas oportunidades econômicas e preparar suas populações para um futuro pós-mineração.

“Não podemos continuar administrando municípios apenas com uma visão de curto prazo. Precisamos de planos de desenvolvimento que preparem trabalhadores, estimulem novas cadeias produtivas e criem oportunidades que permaneçam mesmo após o encerramento da atividade mineral”, afirmou.

Parcerias internacionais

O debate também abordou a importância das parcerias internacionais. Marisa Cesar lembrou que aproximadamente 70% dos investimentos em mineração realizados no Brasil têm origem em capital estrangeiro, tornando essencial a construção de acordos que garantam segurança aos investidores e, ao mesmo tempo, ampliem a geração de valor dentro do país.



Para Sergio Andrade, a soberania nacional não significa isolamento, mas a capacidade de negociar parcerias que promovam transferência de tecnologia, agregação de valor e desenvolvimento dos territórios onde a mineração ocorre.

“Precisamos discutir que tipo de parceria permitirá trazer beneficiamento, tecnologia e desenvolvimento para o país, gerando valor não apenas em termos de PIB, mas também para as comunidades mineradoras”, destacou.

Outro ponto central da discussão foi a necessidade de conciliar a expansão da produção de minerais críticos com elevados padrões socioambientais.

Embora esses minerais sejam considerados fundamentais para a transição energética e para a redução das emissões de carbono, Sergio Andrade alertou que os benefícios climáticos somente serão efetivos se toda a cadeia produtiva adotar práticas responsáveis de mineração.

“Os minerais críticos são fundamentais para a economia de baixo carbono, mas também precisamos discutir como eles são produzidos, extraídos e beneficiados, considerando aspectos como governança, gestão da água, relacionamento com as comunidades e sustentabilidade”, afirmou.

Marisa Cesar reforçou que a construção de projetos minerais exige diálogo permanente com os territórios e planejamento de longo prazo.

Segundo ela, compreender as características culturais, sociais e econômicas de cada região é condição indispensável para que a mineração contribua efetivamente para o desenvolvimento local e fortaleça a agenda de sustentabilidade do setor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

MINERAÇÃO - USIMINAS ELEVA EBITDA NO SEGUNDO TRIMESTRE COM RECUPERAÇÃO DA SIDERURGIA

Companhia registra avanço de 17% no Ebitda Ajustado, melhora margem operacional e destaca ganhos de eficiência, apesar das pressões sobre custos e importações de aço

Do Estadão Conteúdo

O EBITDA AJUSTADO ALCANÇOU R\$ 761 MILHÕES ENTRE ABRIL E JUNHO, ALTA DE 17% EM RELAÇÃO AO PRIMEIRO TRIMESTRE. A RECEITA LÍQUIDA CONSOLIDADA SOMOU R\$ 6,1 BILHÕES, UM AUMENTO DE 4%

A Usiminas encerrou o segundo trimestre de 2026 com avanço nos principais indicadores operacionais, impulsionada pela recuperação da área de siderurgia, melhoria do mix de vendas e medidas de eficiência adotadas pela companhia. O Ebitda Ajustado alcançou R\$ 761 milhões entre abril e junho, crescimento de 17% em relação ao primeiro trimestre, enquanto a receita líquida consolidada somou R\$ 6,1 bilhões, alta de 4% na comparação trimestral.

No período, a empresa comercializou 989 mil toneladas de aço e 2,47 milhões de toneladas de minério de ferro. A margem Ebitda passou de 11,1% para 12,4%, refletindo principalmente a melhora nos preços da siderurgia e os ganhos operacionais obtidos nos últimos meses.

Na mineração, a companhia registrou recuperação dos volumes vendidos após os impactos do período chuvoso. Apesar da melhora operacional, o segmento ainda enfrentou pressão sobre as margens em razão da elevação dos custos logísticos, especialmente dos fretes marítimos.

O lucro líquido da Usiminas ficou em R\$ 428 milhões no segundo trimestre, recuo de 52% frente aos três primeiros meses do ano. A comparação é influenciada pelo reconhecimento de créditos tributários realizado no primeiro trimestre, que elevou o resultado daquele período.

Entre abril e junho, a companhia também concluiu a implantação da nova unidade de injeção de carvão pulverizado (PCI), em Ipatinga (MG). O projeto aumenta a eficiência dos altos-fornos, contribui para a redução dos custos de produção e auxilia na diminuição das emissões de gases de efeito estufa, reforçando a competitividade da operação siderúrgica.

“Precisamos manter a cautela e continuar focados em eficiência operacional, produtividade de mão de obra e disciplina financeira. Priorizamos a rentabilidade das operações e avançamos em investimentos estruturantes voltados à competitividade e à sustentabilidade do negócio”, afirmou Marcelo Chara, presidente da Usiminas.

Apesar dos avanços operacionais, o executivo destacou que o cenário para a indústria do aço permanece desafiador, diante da combinação de fatores externos e internos. Entre os principais pontos de atenção estão o excesso de oferta global, as incertezas econômicas e as tensões geopolíticas.

No mercado brasileiro, Chara ressaltou que os juros elevados continuam limitando o consumo e os investimentos, afetando a atividade industrial. Ele também chamou atenção para o volume de importações de aço e produtos manufaturados, que segue pressionando a utilização da capacidade instalada da indústria nacional.

Segundo o presidente da Usiminas, embora as medidas de defesa comercial adotadas pelo governo tenham produzido efeitos positivos, a entrada de produtos asiáticos continua sendo uma preocupação para o setor. Para ele, a continuidade dos mecanismos de defesa comercial é necessária para garantir condições mais equilibradas de competição para a indústria brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

MINERAÇÃO - ABPM MANTÉM COMANDO E MIRA AVANÇO DA PESQUISA MINERAL NO PAÍS

Assembleia reelege diretoria e conselho para o biênio 2026/2028 em meio ao crescimento dos investimentos e à demanda por minerais estratégicos para a transição energética

Do Estadão Conteúdo

A Associação Brasileira das Empresas de Pesquisa Mineral e Mineração (ABPM) realizou Assembleia Geral no último dia 29, que elegeu, por chapa única, os integrantes do novo Conselho e da Diretoria Executiva que conduzirão a entidade no próximo biênio 206/2028.

O Conselho Deliberativo será presidido por Luís Mauricio Ferraiuoli Azevedo, que foi reeleito para mais um mandato. Integram o colegiado os conselheiros Luiz Antônio Vessani (Edem), Guilherme Simões Ferreira (Nexa), Marcos André Gonçalves (Bemisa), Eduardo Leão (G Mining) que foram reeleitos respectivamente. Leandro Gobbo (PLS Brasil) e Luís Albano Tondo (Jaguar Mining) também foram eleitos para compor o Conselho da ABPM.

João Luiz Nogueira de Carvalho (Grupo Geopar) foi reeleito ao cargo de diretor executivo. A Diretoria Executiva, é composta ainda por Giselle Christina Neves de Oliveira (Aurizona) diretora Jurídica; Bernardo Viana (GE21) diretor Administrativo e Financeiro; Thiago Amaral, Saint George) diretor Técnico; e Carolina Batista (Energy Fuels) diretora de Governança e Sustentabilidade.

A nova gestão assume a ABPM em um momento estratégico para a mineração brasileira. O setor vive um ciclo de expansão dos investimentos, impulsionado pela crescente demanda por minerais críticos utilizados na transição energética e em tecnologias de baixo carbono.

Dados recentes do setor apontam que estão previstos US\$ 76,9 bilhões em investimentos na mineração brasileira entre 2026 e 2030, dos quais US\$ 21,3 bilhões serão destinados a projetos de minerais críticos.

A ABPM representa empresas que atuam na pesquisa mineral, no desenvolvimento de projetos e na mineração, defendendo o fortalecimento da atividade de prospecção, a modernização do ambiente regulatório e a adoção de políticas públicas que ampliem a competitividade do setor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

FINANÇAS - APÓS TARIFAÇÃO, MINISTRO VAI À ÍNDIA ATRÁS DE NOVOS MERCADOS

Márcio Elias Rosa, do MDIC, tem a missão de ampliar o acesso de empresas brasileiras ao mercado indiano, mas também estão previstos encontros bilaterais com outros países

Do Estadão Conteúdo



Márcio Elias Rosa manterá encontros bilaterais com Índia, China, Emirados Árabes Unidos, Rússia, Indonésia, Egito e África do Sul.

Em meio às novas tarifas dos Estados Unidos a produtos brasileiros, o ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Márcio Elias Rosa, vai embarcar nesta segunda-feira, 3, para a Índia, em missão que deverá prosseguir até a próxima sexta-feira, 7. O principal objetivo da viagem é ampliar o acesso de empresas brasileiras ao mercado indiano.

“Em um momento em que o mundo passa por uma onda de medidas restritivas ao comércio global, o Brasil segue fiel na defesa do multilateralismo e na busca de novos mercados para empresas e produtos brasileiros”, afirma Márcio Elias Rosa. “A Índia é o segundo maior mercado consumidor do mundo e um grande parceiro comercial do Brasil, com quem mantivemos, em 2025, uma corrente de comércio de mais de US\$15 bilhões. Com o apoio da Apex Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos, esperamos conseguir ampliar nossa relação comercial”.

Em Mumbai, o ministro terá reuniões com dois dos maiores grupos empresariais da Índia - Reliance Industries e Aditya Birla Group - para discutir oportunidades de investimentos no Brasil. A agenda inclui visita à sede dos grupos e reuniões com a administração, buscando aproximar as empresas indianas de projetos brasileiros em áreas estratégicas, como energia, infraestrutura e novos negócios.

Em Nova Delhi, Márcio Elias Rosa deverá participar de almoço com empresas brasileiras já estabelecidas ou em expansão no mercado indiano, entre elas a Embraer, a WEG, a Perto, a CBC e a Tramontina.

A reunião, que conta com o apoio da embaixada brasileira na Índia, permitirá identificar desafios e oportunidades para ampliar a presença brasileira na Índia, especialmente nos setores de defesa, tecnologia, equipamentos industriais, automação e bens de consumo.

ApexBrasil

Também em Delhi, estão previstas reuniões organizadas pela ApexBrasil com instituições e empresas indianas, incluindo CII (Confederation of Indian Industry), principal entidade representativa do setor privado indiano; IFFCO, maior cooperativa de fertilizantes da Índia, com potencial para ampliar a cooperação em fertilizantes, logística e amônia verde; State Bank of India (SBI), visando fortalecer mecanismos de financiamento ao comércio e aos investimentos; e Adani Group, um dos maiores conglomerados de infraestrutura e logística do país.

“Esses encontros têm potencial para gerar novas oportunidades comerciais e de investimentos para empresas brasileiras, além de contribuir para o desenvolvimento de parcerias em setores considerados estratégicos”, diz o ministro.

Em Jaipur, o ministro vai representar o Brasil em duas reuniões ministeriais do Brics, com ministros da Indústria e ministros do Comércio dos países do bloco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

FINANÇAS - BRASILEIROS SÃO CONTRA A RECIPROCIDADE

Segundo pesquisa, 49% dizem que Brasil não deve retaliar EUA por tarifa; 39% querem ‘dar o troco’
Do Estadão Conteúdo

A maior parte da população brasileira avalia que o governo brasileiro não deve acionar a Lei de Reciprocidade para retaliar os Estados Unidos após a aplicação de uma tarifa de 25% sobre produtos do Brasil, segundo pesquisa AtlasIntel/Bloomberg.

Ao todo, 49,3% disseram ser contrários ao acionamento da Lei de Reciprocidade, um instrumento que permitiria ao Brasil adotar medidas comerciais equivalentes contra os EUA. Outros 38,5% afirmaram ser favoráveis ao uso do dispositivo, enquanto 12,1% dos entrevistados não souberam responder à pergunta.

A pesquisa AtlasIntel/ Bloomberg coletou respostas de 5.021 pessoas com 16 anos ou mais, por meio de recrutamento digital aleatório, entre os dias 22 e 27. A margem de erro é de um ponto porcentual para mais ou menos, com confiança de 95%. O levantamento está registrado no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o código BR08602/2026.

A tarifa de 25% foi aplicada a partir do último dia 22, após o Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês) ter apontado práticas comerciais supostamente ilegais pelo Brasil, citando temas como o impacto do Pix sobre empresas de meio de pagamento americanas e o desmatamento.

Segundo o levantamento, 50,6% dos brasileiros considera que o governo americano é o principal responsável pelas negociações entre EUA e Brasil terem terminado sem um acordo para evitar as tarifas, porque ele tinha motivação política e não tinha interesse real em negociar.

Outros 46,2% citaram o governo Lula como principal responsável, avaliando que a administração do petista preferiu usar o tema do tarifaço de forma eleitoral e não negociou adequadamente com os EUA. Já 3,2% disseram não saber.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

OPINIÃO - ARTIGOS - GESTÃO - A SEDUÇÃO DA UNANIMIDADE



HUDSON CARVALHO

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

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

A qualidade das decisões não nasce da ausência de discordância, mas da capacidade de transformar divergências qualificadas em melhores escolhas

“A primeira regra da tomada de decisões é não decidir enquanto não houver discordância”

Peter Drucker (1909-2005), escritor, professor e consultor administrativo austríaco, considerado o Pai da Gestão Moderna

Este artigo foi inspirado nas reflexões desenvolvidas pela Equipe da WISDOM Gestão Organizacional (obrigado, Aline Signal e Luiz Carlos Bueno, por discordarem de mim), no artigo e no episódio do podcast Papo de DHO, ambos intitulados “Sua empresa depende de heróis?”. A partir dessa provocação, ampliei a discussão sobre um tema especialmente relevante aos executivos dos setores ligados à infraestrutura, como Portos, Aeroportos, Transportes & Logística, Mineração e Energia: os riscos organizacionais da falsa unanimidade e seus impactos sobre a qualidade das decisões.

Peter Drucker conta que, durante uma reunião da alta direção da General Motors, Alfred P. Sloan percebeu que todos concordavam com a decisão que estava prestes a ser tomada. Em vez de comemorar o aparente alinhamento, surpreendeu os presentes:

“Senhores, suponho que todos estejamos completamente de acordo com esta decisão. Nesse caso, proponho adiar a discussão até nossa próxima reunião, para que tenhamos tempo de desenvolver nossas divergências e compreender melhor do que realmente trata essa decisão.”

Essa história sempre me chamou a atenção, pela precisão com que traduz um dos maiores desafios da alta liderança: a qualidade das decisões.

Toda organização convive diariamente com centenas de decisões. A maioria é operacional. Algumas são táticas. Pouquíssimas são verdadeiramente estratégicas, mas são elas que definem trajetórias, criam vantagens competitivas, preservam reputações ou comprometem décadas de trabalho.

Pense comigo: O que realmente diferencia uma decisão extraordinária de outra apenas razoável?

A experiência ou a inteligência de quem decide? Sua capacidade de análise?

Tudo isso importa. Mas nenhuma dessas qualidades altera a realidade. Elas apenas ajudam a interpretá-la. E toda interpretação é, por princípio, incompleta..

É por isso que grandes decisões não podem nascer de uma única perspectiva.

Se toda decisão é uma tentativa de compreender uma realidade, por que celebrar quando ninguém mais apresenta uma interpretação diferente?

A unanimidade é – então – uma das maiores seduições da liderança. A sedução do conforto. Do ego, para alguns.

Ela produz uma agradável sensação de eficiência. As reuniões terminam mais cedo. Os argumentos encontram pouca resistência. As decisões parecem fluir naturalmente.

Mas rapidez e qualidade não são sinônimas. Se todos concordam imediatamente, duas possibilidades surgem.

Todos compreenderam o problema exatamente da mesma maneira – algo que duvido – ou algumas interpretações deixaram de chegar à mesa.

Responda com honestidade: Quando foi a última vez que alguém contrariou, de forma consistente, uma decisão importante tomada por você?

Não uma objeção protocolar, ou uma opinião superficial. Discordar “por esporte” não produz decisões melhores. A falta de fundamento produz apenas ruído.

Estou falando de contrapontos, baseados em argumentos, sustentados por fatos, dados, experiência e raciocínio sólido para obrigar-nos a reconsiderar nossas próprias convicções.

Esse é o contraditório que interessa. A existência de perspectivas diferentes sustentadas por evidências, argumentos consistentes e compromisso genuíno com o melhor resultado para a organização.

A divergência não concorre com a autoridade, ao contrário, a qualifica.

A pergunta mais importante não é por que as pessoas deixaram de discordar.

A pergunta certa é: O que aconteceu para que elas concluíssem que já não valia a pena fazê-lo?

Essa pergunta merece ser feita antes de qualquer outra.

Ambientes onde o contraditório floresce não surgem espontaneamente. Eles são construídos todos os dias. Na reação a um questionamento difícil. Na forma como uma objeção é recebida. Na disposição para ouvir um argumento que desafia uma convicção já estabelecida.

Nada disso transfere a responsabilidade da decisão. A mesa deve ser coletiva, mas a decisão continua sendo solitária.

Depois que todos deixam a sala, apenas uma assinatura permanece.

É o líder quem responderá pelos resultados, pelos riscos assumidos e pelas consequências da escolha realizada.

Quanto maior a responsabilidade, maior deve ser o interesse em reforçar a qualidade das informações que antecedem a decisão.

Existe uma antiga fábula em que um burro insiste que a grama é azul. Convencido de que ela é verde, o tigre leva a discussão ao leão, rei da selva em que habitavam. Ao final, o rei pune o tigre. Não porque estivesse errado, mas porque escolheu discutir com quem jamais abandonaria suas próprias convicções.

Essa fábula não nos serve apenas de alerta contra discussões inúteis, mas a um propósito maior.

O problema não começa quando alguém perde tempo discutindo com um burro. Começa quando ninguém mais se dispõe a discordar do leão.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - O CUSTO DA TRANSPOSIÇÃO



WALDECK ORNÉLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinioao@portalbenews.com.br

A preocupação – e o custo – do Poder Público deve ser apenas com a função social da transposição (do rio São Francisco). Neste sentido, deve-se inferir que as adutoras são prolongamentos dos canais Norte e Leste, neste caso visando evitar o colapso do abastecimento nas épocas de secas, a chamada segurança hídrica.



Estado rico, com fontes inesgotáveis de recursos, o Poder Público brasileiro – no caso representado pela União – está disposto a arcar integralmente com os custos de conservação, manutenção e operação do sistema de transposição do rio São Francisco. Para tanto, está estruturando o projeto de concessão administrativa dos serviços de operação e manutenção do Projeto de Integração do Rio São Francisco com Bacias Hidrográficas do Nordeste Setentrional – PISF, denominação burocrática para a transposição das águas do Velho Chico em direção aos estados do Ceará, Paraíba, Pernambuco e Alagoas.

Já em fase final de análise por parte do Tribunal de Contas da União (TCU), o leilão deverá resultar em um dispêndio de R\$ 13,65 bilhões no prazo de 30 anos. Isto quer dizer que a cada trinta anos, a União estará, voluntariamente, incorrendo em um gasto equivalente ao valor investido nas obras de implantação do sistema, quantia aplicada ao longo das duas últimas décadas, período que durou a execução das obras.

Por suposto, a concessão contém desde os gastos indispensáveis para a conservação dos canais até o custo da energia necessária para o bombeamento de todo o volume de água. O TCU, aliás, pôs em dúvida a capacidade da Secretaria Nacional de Segurança Hídrica, do Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional, para “administrar um contrato dessa complexidade”.

A União remunerará mensalmente a concessionária sem cobrança de tarifa dos usuários, diz a modelagem. E quem são os usuários?

Ao contrário do que o enunciado possa sugerir, a União não entrega essa água porta a porta, diretamente às famílias. Tampouco esta água é distribuída gratuitamente à população em geral.

Os usuários são as companhias concessionárias dos serviços de abastecimento de água, os perímetros de irrigação, os criadores, as indústrias e serviços que dependem de fluxo contínuo de água bruta.

Tome-se em consideração que as concessionárias de abastecimento de água estão submetidas ao marco legal do saneamento e, no particular, embora sejam companhias estaduais, estão todas passando por processo de privatização ou do estabelecimento de subconcessões ao setor privado, para cumprirem as metas de disponibilizar serviços à população. E os seus serviços, mesmo quando estatais, nunca foram gratuitos. Não faz sentido que recebam água de graça.

Quanto aos projetos de irrigação, são perímetros de médio ou grande porte, existentes ou por implantar, dedicados muitas vezes à produção para exportação. Não faz sentido que recebam água de graça.

O mesmo acontece com os projetos pecuários, geralmente extensivos e ainda de baixa produtividade, que criam e engordam para o mercado. Não faz sentido que recebam água de graça.

Este princípio também se aplica às indústrias e serviços isolados que demandam fluxo contínuo de água bruta: não faz sentido que recebam água de graça.

A preocupação – e o custo – do Poder Público deve ser apenas com a função social da transposição. Neste sentido, deve-se inferir que as adutoras são prolongamentos dos canais Norte e Leste, neste caso visando evitar o colapso do abastecimento nas épocas de secas, a chamada segurança hídrica.

Ademais, ainda do ponto de vista social, é preciso que os estados montem e operem seus programas de assistência técnica e serviço de extensão aos pequenos produtores rurais, da agricultura familiar, para que possam se beneficiar da água que passa à frente de suas pequenas porções de terra.

Separe-se, pois, a função social. Esta parte – evidente – deve ficar a cargo da União e dos estados beneficiados, mas cobrem-se de terceiros os consumos produtivos e de abastecimento dos centros urbanos!

Será que o TCU tem atentado para este aspecto – a qualificação dos usuários – na sua análise do projeto? Não é o que parece. Contudo, tem razão o TCU ao apontar falta de justificativa técnica para a escolha da PPP Administrativa – onde o Poder Público paga toda a conta – ao invés da PPP Patrocinada – aquela em que há cobrança do usuário e o Poder Público arca com uma parte do custo. Até porque, era a opção indicada nos estudos anteriores. A alternativa agora adotada significa que o concessionário nunca deverá buscar a cobrança da água de quem quer que seja ou venha a ser usuário da água. É justo isto?

O que se observa, pois, é que o gasto total estimado deve ser bem menor, desde que se suprimam os vultosos subsídios implícitos que estão sendo concedidos na modelagem ora em análise.

A Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), por sua vez, tem, com certeza, um importante papel a cumprir nas definições desta questão. E o Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco, como a está vendo?

Por falar nas águas do São Francisco, a Bahia ainda não viu sequer o início da execução do Canal do Sertão, nem a segunda etapa do Projeto Salitre, importante distrito de irrigação localizado em Juazeiro.

Waldeck Ornélas é especialista em Planejamento Urbano-regional e autor dos livros “Cidades e Municípios: gestão e planejamento” e “Bahia Urgências do Presente”. Ele escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

JUSTIÇA - ALVO DE INVESTIGAÇÕES DA PF, WAGNER DIZ QUE PROVARÁ INOCÊNCIA

De acordo com documentos revelados pelo ministro André Mendonça, do STF, há 74 ligações entre o senador e ex-sócio do Banco Master. Há suspeita de vantagens indevidas

Do Estadão Conteúdo



A PF passou a monitorar movimentos de celular de Jaques Wagner após a suspeita de vazamentos

O senador Jaques Wagner (PT-BA), ex-líder do governo no Senado, disse que provará sua inocência nas investigações conduzidas pela Polícia Federal (PF), mas evitou dar explicações sobre o caso. “O inquérito, a investigação servem até para afastar a culpa. Então, eu tenho certeza que eu vou provar a minha inocência”, declarou, em entrevista à Rádio Baiana FM.

Segundo o parlamentar, seu advogado recomendou que ele não comentasse o mérito da apuração para preservar seu direito de defesa. “Por orientação dele, para eu não sair daqui e tomar bronca do meu advogado, ele pede para eu não falar”, disse.

Questionado sobre o apoio do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), Wagner disse que tem recebido respaldo do chefe do Executivo desde a deflagração da operação e disse estar tranquilo em relação às investigações e citou trecho do voto do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça.

O senador também disse que permanecerá focado na campanha eleitoral enquanto o caso é apurado. “A Polícia Federal faça o seu trabalho, investigue, proponha ao Ministério Público, o Ministério Público avalie, depois o magistrado vai julgar. Eu quero lhe dizer que eu estou muito tranquilo”, afirmou.

A investigação

Relatório das investigações da Polícia Federal que embasou a operação policial Compliance Zero contra Jaques Wagner apontou a existência de 74 ligações entre o senador e o ex-sócio do Banco Master, Augusto Ferreira Lima, também alvo das apurações. De acordo com os documentos tornados públicos pelo ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), Wagner e Lima conversaram por cinco horas e trinta minutos nessas ligações.

A PF observa que o senador e o banqueiro tinham “nítida preferência” por conversas telefônicas, em vez de mensagens. E que eles chegavam a se falar várias vezes no mesmo dia. Os diálogos compreendem o período de novembro de 2023 a maio de 2025.

Os documentos no processo mostram que Mendonça autorizou a PF a monitorar movimentos de celular de Jaques Wagner após a suspeita de vazamentos. O ministro citou que recebeu um pedido de audiência no seu gabinete no mesmo dia em que operação foi protocolada.

Master

A investigação da PF apura pagamentos de propina do Banco Master para Jaques Wagner e aponta que a compra de um apartamento de R\$ 2,5 milhões para o senador usou o mesmo esquema da aquisição de imóveis de propina para o ex-presidente do Banco Regional de Brasília (BRB) Paulo Henrique Costa. Além disso, a PF identificou que o dono do Master, Daniel Vorcaro, marcou encontro com Wagner no Senado, disponibilizou avião “em hangar discreto” para o senador e citou em um diálogo que o senador seria um intermediário para mandar recado a Lula.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

JUSTIÇA - AGU SE REÚNE COM ‘BANCÕES’ PELO BRB

O ministro do STF, Luiz Fux, foi o relator que homologou o acordo entre a União e o GDF

Do Estadão Conteúdo

Sem avanços na operação de socorro ao Banco de Brasília (BRB), a Advocacia-Geral da União (AGU) tem se reunido com representantes dos “bancões” para tentar viabilizar o aporte de R\$ 6,6 bilhões na instituição distrital. Segundo fontes consultadas, o Ministério da Fazenda também tem participado dos encontros, mas nenhuma nova exigência entrou no radar das discussões.

O empréstimo dos principais bancos privados do País vem sendo costurado com o governo do Distrito Federal (GDF), que é o acionista do BRB.

O Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) apurou que o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Luiz Fux, relator do acordo entre a União e o GDF, não foi procurado por nenhuma das partes para tratar do tema.

Interlocutores do ministro apontam que o Supremo, após homologar o acordo, não tem o papel de fiscalizar o seu cumprimento. Dizem, ainda, que o ministro só vai reavaliar o caso se alguma das partes entrar com uma petição no processo - o que ainda não ocorreu. O acordo foi firmado em maio com participação dos bancos privados, STF, AGU, Banco Central, Fazenda, GDF e BRB.

Em entrevista ao Broadcast em maio, o ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse que Fux pediu uma saída para a crise do BRB “o quanto antes” e com “celeridade” porque há cerca de R\$ 30 bilhões em depósitos judiciais no banco público de cinco Tribunais de Justiça estaduais - e uma eventual quebra poderia colocar “a autoridade do Judiciário em questão”.

Nos bastidores, contudo, Fux tem dito que essa é uma agenda do governo, não sua. Segundo uma fonte, o ministro afirma que apenas mediu a negociação, conduzida pelas próprias partes, e rejeita qualquer apego ao acordo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

INTERNACIONAL - GENERAL AMERICANO TEME TER DE ESCOLHER DEFENDER EUA OU ISRAEL

Segundo o jornal The Washington Post, a Marinha americana está sobrecarregada porque tem que bloquear portos iranianos em retaliação ao fechamento do Estreito de Ormuz

Do Estadão Conteúdo



O Pentágono já foi informado que a Marinha não tem forças suficientes para continuar a defender Israel

O principal general americano na Europa alertou o Pentágono que não tem forças navais suficientes para continuar a defender Israel, de acordo com reportagem do The Washington Post. Segundo o jornal, o episódio mostra como a guerra contra o Irã tem restringido a atuação das Forças Armadas dos Estados Unidos.

Segundo a reportagem, Alexis Grynkewich, chefe do Comando Europeu dos EUA, enviou uma notificação por escrito informando que pode ser forçado a priorizar a defesa do “território nacional” dos Estados Unidos em detrimento de Israel.

De acordo com fontes ouvidas pelo jornal americano, a comunicação segue a mesma tendência dos outros principais generais americanos. Eles têm disputado recursos e armas limitados, segundo o Washington Post, uma vez que os EUA retomaram ataques diários contra o Irã após o fim da trégua entre os dois países.

Nem o Pentágono, nem o Comando Europeu dos EUA, nem a Embaixada de Israel em Washington comentaram a reportagem. Segundo o Washington Post, a Marinha americana está especialmente sobrecarregada porque tem que bloquear portos iranianos em retaliação ao fechamento do Estreito de Ormuz. A operação no Oriente Médio teria esgotado estoques de armas essenciais para defesa, de acordo com o jornal.

A reportagem informa que o Comando Europeu dos EUA coordena as operações militares no Mar Mediterrâneo, onde ficam os navios responsáveis há muitos anos pela defesa de Israel. Além dessa missão, eles também são responsáveis por responder a qualquer ameaça à aliança militar da Otan. A situação é de alerta por causa da guerra entre Rússia e Ucrânia.

Suspensão de ataques

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse em uma publicação em seu perfil na Truth Social na noite de sábado, 1º, que suspendeu um ataque ao Irã a pedido de Teerã e de outros países do Oriente Médio, uma vez que “os parâmetros de um acordo foram acertados”.

“Isso incluiria a abertura imediata, completa e total do Estreito de Ormuz e o fim da ameaça nuclear do Irã. Com base nesse pedido, concordei, para o benefício futuro do mundo e, da mesma forma, para a sobrevivência de um Irã bem-sucedido e próspero, em cancelar o ataque, sujeito a ser capaz de rapidamente fazer um acordo”, escreveu Trump.

O presidente ressaltou, no entanto, que os EUA seguem “prontos e preparados” para agir contra o Irã, “em níveis de Terror Militar, Força e Poder não vistos desde a Segunda Guerra Mundial”. Ele disse ainda que Israel se juntou a Washington nesse compromisso.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026

INTERNACIONAL - IRÃ E OMÃ AVANÇAM EM PACTO SOBRE ORMUZ

Negociação busca estabelecer regras que permitam a passagem segura de embarcações

Do Estadão Conteúdo

As negociações entre o Irã e Omã para estabelecer um protocolo de navegação no Estreito de Ormuz estão em fase final, segundo autoridades iranianas citadas pela agência estatal IRNA. O objetivo é estabelecer mecanismos para supervisionar e coordenar o tráfego marítimo e garantir a passagem segura de navios pelo estreito.

O vice-ministro das Relações Exteriores do Irã, Kazem Gharibabadi, afirmou que Teerã está trabalhando com Omã, outro país costeiro do Estreito de Ormuz, para estabelecer regras que permitam a passagem segura de embarcações mesmo em períodos de paz.

Segundo ele, o protocolo não tem como objetivo impor restrições, mas facilitar o trânsito e oferecer melhores serviços aos navios.

A informação ganha relevância após o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmar que cancelou ataques planejados contra o Irã para dar mais tempo à diplomacia.

Segundo o Financial Times, um possível acordo em discussão incluiria a reabertura do Estreito de Ormuz, uma das principais rotas para o transporte mundial de petróleo.

Ameaças

O Irã considera “reais e credíveis” as recentes ameaças dos Estados Unidos e de Israel de iniciar novos ataques a Teerã, apesar de avaliá-las também como parte de operações de guerra “psicológica e cognitiva”, segundo o brigadeiro-general Majid Ebn-e-Reza, em mensagem publicada neste domingo, 2, nas redes sociais.

“Não seremos pegos de surpresa, nem permaneceremos passivos”, declarou o militar, acrescentando que o Irã utiliza cada ameaça para ampliar a prontidão, fortalecer a dissuasão e aprimorar suas capacidades de defesa.

A publicação ocorre após o presidente norte-americano, Donald Trump, recuar de ataques anunciados contra a infraestrutura energética iraniana, a pedido do Irã e países do Oriente Médio para fechar um acordo.

As autoridades iranianas já têm advertido que qualquer nova agressão dos EUA ou de Israel seria respondida com uma retaliação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS CRESCE 19,2% E ATINGE RECORDE HISTÓRICO NO BRASIL: 5,8 MILHÕES DE BARRIS POR DIA

Campos operados pela Petrobras foram responsáveis por 87% da produção de petróleo e gás natural do país, segundo a ANP, com destaque para o pré-sal

Por Bruno Rosa — Rio

A produção de petróleo e gás no Brasil somou 5,842 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d) em junho, alta de 19,2% em relação ao mesmo mês do ano passado, de acordo com dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP) divulgados hoje. É a maior média de produção de petróleo da História do país.

O principal responsável pelo avanço é o pré-sal, que completa 20 anos de descoberta como responsável por um salto tecnológico e operacional do setor no Brasil. Essa área de produção em águas ultraprofundas na costa do Sudeste respondeu por 82% da produção nacional.



Produção de petróleo e gás cresce 19,2% e atinge recorde histórico no Brasil com ajuda do pré-sal. Na foto, o navio-plataforma P-71, no campo de Itapu, na Bacia de Santos — Foto: Márcia Foletto

Segundo a ANP, os dados de produção correspondem ao total de 254 áreas de concessão, sete de cessão onerosa e 11 de partilha, operadas por 50 empresas. A produção teve origem em 6.579 poços, sendo 608 marítimos e 5.971 terrestres.

Os campos operados pela Petrobras responderam por 87,08% da produção de petróleo e gás natural do Brasil.

Campo produz mais de 1 milhão por dia

A produção de óleo chegou a 4,475 milhões de barris por dia (bbl/d) em junho, um aumento de 19,1% em relação ao mesmo mês do ano passado. A produção de gás natural também registrou crescimento similar, de 19,7%, na comparação anual.

Em junho, o aproveitamento de gás natural foi de 97%. Foram disponibilizados ao mercado 64,36 milhões de metros cúbicos por dia, enquanto a queima foi de 6,63 milhões de metros cúbicos por dia, um aumento de 10,1% em comparação com o mesmo mês do ano passado.

O campo de petróleo com maior produção foi o de Búzios, na Bacia de Santos, com média de 1,022 milhão de barris por dia (bbl/d).

Já no gás natural, o campo com maior produção foi o de Mero, também na Bacia de Santos, com média de 48,73 milhões de metros cúbicos por dia.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 03/08/2026

PETROBRAS ANUNCIA DESCOBERTA DE GÁS NA COLÔMBIA E AMPLIA OFENSIVA NO EXTERIOR

Poço está situado a cerca de 42 quilômetros da costa e faz parte da maior descoberta já feita no país. Estimativa é de investimentos de US\$ 1,2 bilhão na fase exploratória e de US\$ 2,9 bilhões na etapa de desenvolvimento da produção

Por Bruno Rosa — Rio



Sem sombra. Vidros espelhados são colocados na fachada do Edifício Sede da Petrobras (acima) e o prédio da estatal antes das obras (à esquerda) — Foto: Gabriel Monteiro/Agência O Globo

A Petrobras anunciou nesta segunda-feira nova descoberta de acumulação de gás natural em águas profundas na Colômbia. De acordo com a estatal, o poço está situado a cerca de 42 quilômetros da costa, em uma área com lâmina d'água (profundidade) de 1.251 metros.

Segundo a companhia, a descoberta reforça o potencial de gás na região e pode contribuir para a segurança energética local. Os planos da companhia envolvem ainda exportar o gás excedente para o Brasil. O anúncio ocorre em meio à fase final da perfuração do poço na Bacia da Foz do Amazonas, na Margem Equatorial, no litoral do Amapá.

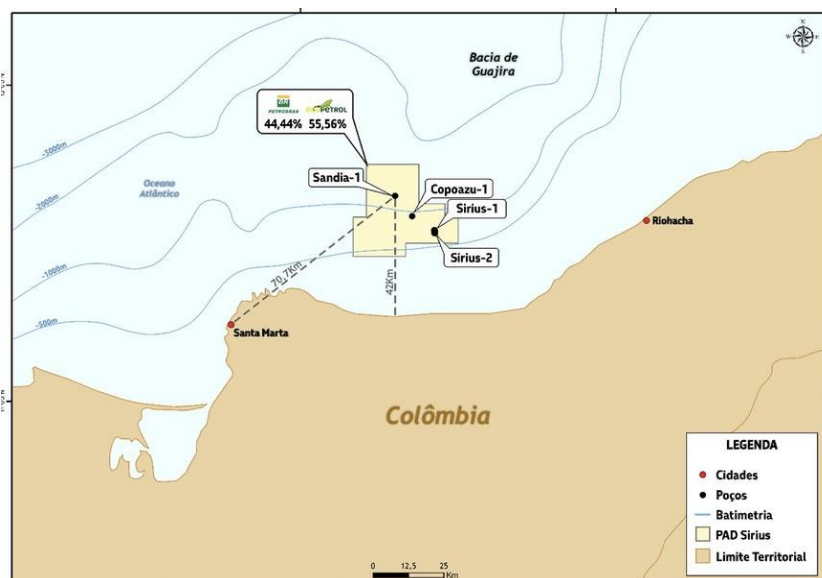
O poço responsável pela descoberta é exploratório e se chama Sandia-1. Está localizado no bloco GUA-OFF-0, que fica a 18 quilômetros dos poços já perfurados Sirius-1 e Sirius-2, e a 9 quilômetros do poço Copoazu-1, todos com projeções otimistas, segundo fontes.

Para o desenvolvimento da produção no Bloco GUA-OFF-0, a estimativa de fontes do mercado é de investimentos de US\$ 1,2 bilhão na fase exploratória e de US\$ 2,9 bilhões na etapa de desenvolvimento da produção.

O projeto prevê a produção de cerca de 13 milhões de metros cúbicos de gás por dia ao longo de 10 anos, utilizando um sistema do tipo subsea to shore (sem a necessidade de plataformas em alto-mar) para conectar os poços diretamente às instalações de tratamento em terra.

Maior descoberta de gás do país

As áreas são operadas pela Petrobras, que detém 44,44% do consórcio firmado com a colombiana Ecopetrol, que possui os 55,56% restantes. A perfuração do Sandia-1 começou em 12 de junho e foi concluída em 29 de julho.



Nova descoberta de gás na Colômbia pela Petrobras — Foto: Reprodução

A primeira descoberta na região ocorreu em 2022, com o Sirius-1. Dois anos depois, a estatal confirmou a acumulação de gás no Sirius-2, a maior descoberta do país. Em março deste ano, foi anunciada a descoberta no Copoazu-1. A estimativa é de que o volume de gás in place das descobertas some 6 trilhões de pés cúbicos (Tcf), o equivalente, em termos energéticos, a cerca de 1 bilhão de barris de óleo equivalente. A descoberta é capaz de aumentar as reservas do país em 200%.

O gás in place corresponde ao volume estimado existente no reservatório, mas apenas uma parte desse volume pode, de fato, ser convertida em produção. Segundo analistas, o fator de recuperação dependerá de fatores como geologia, pressão, permeabilidade, mecanismo de produção, infraestrutura e limite econômico do projeto.

Segundo especialistas, as descobertas de Sirius, Copoazu-1 e Sandia-1 têm potencial de transformar a matriz da Colômbia, viabilizando a autossuficiência da Colômbia em gás natural

Ampliação no exterior

A Colômbia não é a única aposta da empresa. No fim de junho, a estatal e a mexicana Pemex assinaram um memorando de entendimento para cooperação estratégica e técnica. O acordo abre caminho para trabalhos conjuntos na exploração e produção de petróleo em águas profundas e em campos maduros, além do aumento da eficiência nas áreas de refino e petroquímica.

Além disso, a estatal vem ampliando sua atuação na África. Em julho deste ano, a Petrobras assumiu a operação do Bloco 3, na costa de São Tomé e Príncipe. A estatal ficou com 75%, como operadora, enquanto a Oranto passou a ter 15% e a Agência Nacional do Petróleo de São Tomé e Príncipe, 10%.

Em fevereiro deste ano, a estatal havia anunciado a compra de 42,5% do Bloco 2613, no mar da Namíbia. A operação foi feita em parceria com a TotalEnergies, que também adquiriu 42,5% e será a operadora. O restante, 15%, permanece com a Namcor, estatal de petróleo da Namíbia.

A estatal tem ainda participação em um bloco na África do Sul, em parceria com a TotalEnergies, QatarEnergy e Sezigyn Pty. Em 2025, a Petrobras havia apresentado ainda uma declaração de interesse por nove blocos exploratórios na Costa do Marfim.

Segundo o plano de negócios atual da companhia, a estatal pretende investir US\$ 7,1 bilhões em atividades exploratórias até 2030. Dentro desse valor estão ativos exploratórios em outros países, como Colômbia, São Tomé e Príncipe e África do Sul.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/08/2026

SUPREMO E CONGRESSO CAMINHAM PARA MAIS UM SEMESTRE DE CONFRONTOS

Por Míriam Leitão



O prédio do Supremo Tribunal Federal em Brasília — Foto: Dorivan Marinho/Divulgação STF

O Supremo Tribunal Federal (STF) tem uma pauta extensa para o segundo semestre, com diversos temas pendentes que devem influenciar o debate eleitoral por envolverem diretamente os dois principais campos políticos na disputa pelo Palácio do Planalto. A Corte retoma os trabalhos nesta segunda-feira sob pressão.

Vale lembrar que parte da campanha eleitoral, especialmente da candidatura da extrema direita, passa pela defesa de medidas para ampliar o poder do Congresso sobre o STF, incluindo propostas que tratam o impeachment de ministros.

Um tema sensível é a lei da dosimetria, que reduz as penas dos condenados pelos atos de 8 de Janeiro e pode beneficiar, entre outros, o ex-presidente Jair Bolsonaro. O texto foi vetado pelo presidente Lula, teve o veto derrubado pelo Congresso, mas sua aplicação foi suspensa pelo ministro Alexandre de Moraes. Ainda não há data para o julgamento definitivo da questão, tampouco previsão para que ocorra neste semestre, embora a pressão para que o caso seja apreciado deva aumentar.

A situação política do Rio de Janeiro também permanece indefinida. O presidente do Tribunal de Justiça do Estado, desembargador Ricardo Couto, assumiu interinamente o governo após a renúncia de Cláudio Castro, diante da inexistência de vice-governador e do afastamento judicial de integrantes da linha sucessória da Assembleia Legislativa. Havia a previsão de uma eleição indireta para um mandato-tampão, mas ela foi suspensa pelo ministro Cristiano Zanin. Agora, a proximidade da eleição direta reduz o espaço para alternativas. Parece haver a intenção, ainda que não manifesta, da permanência de Ricardo Couto no cargo até a posse do próximo governador, em razão da estabilidade institucional proporcionada por sua gestão interina. Ainda não se sabe qual será a

decisão do STF, mas, diante do calendário eleitoral, a realização de uma eleição indireta a poucos meses do pleito parece perder sentido.

Outro assunto complexo é a regulamentação do trabalho por aplicativos. No entanto, o tema que deve dominar o início dos trabalhos da Corte é o ambiental. Entre os processos mais relevantes está a análise da nova Lei do Licenciamento Ambiental, aprovada pelo Congresso, que enfraquece o sistema de proteção ambiental construído nas últimas décadas.

Também estará em discussão a regulamentação da mineração em terras indígenas. O artigo 231 da Constituição prevê que a matéria seja disciplinada por lei, o que não ocorreu nos quase 40 anos desde a promulgação. O ministro Flávio Dino reconheceu a omissão do Congresso e estabeleceu prazo de 24 meses para que a regulamentação seja aprovada. A Constituição não proíbe a mineração em terras indígenas, mas condiciona sua exploração ao respeito aos direitos dos povos indígenas, à proteção ambiental e à consulta às comunidades afetadas. A ausência dessa regulamentação tem contribuído para o avanço do garimpo ilegal.

Devem prosseguir os embates entre Congresso e STF em torno das emendas parlamentares, sobretudo após investigações apontarem que pessoas sem mandato parlamentar, como Valdemar Costa Neto e Eduardo Cunha, teriam influenciado a liberação de um volume expressivo desses recursos.

Há ainda a discussão sobre uma proposta destinada a dificultar a aprovação das chamadas "pautas-bomba". A ideia é consolidar o entendimento jurídico de que projetos de lei que criem ou ampliem despesas obrigatórias, ou que impliquem renúncia de receita sem indicar medidas de compensação, possam ser declarados inconstitucionais pelos tribunais. O debate ganha relevância porque, em períodos eleitorais, esse tipo de iniciativa costuma se intensificar. Foi assim durante o processo de enfraquecimento do governo Dilma Rousseff e voltou a ocorrer no cenário atual.

Chama atenção o fato de que setores da oposição defendem maior rigor fiscal, mas boa parte das propostas recentes aprovadas ou apoiadas pela direita no Congresso tem elevado significativamente as despesas públicas.

Diante desse conjunto de temas, tudo indica que a relação entre o STF, o Congresso e o mundo político continuará marcada por tensão e intensos embates ao longo do segundo semestre.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/08/2026

BNDES APROVA ATÉ R\$ 3,7 BI PARA EXPORTAÇÃO DE 19 JATOS DA EMBRAER PARA O CANADÁ

Financiamento cobre parte da compra de jatos E195-E2 pela canadense Porter Airlines, que já recebeu 54 das 75 aeronaves encomendadas à fabricante brasileira

Por O GLOBO — Rio de Janeiro



Com até R\$ 3,7 bi, BNDES apoia a exportação de 19 aviões da Embraer para a canadense Porter — Foto: Roosevelt Cassio / Reuters

O BNDES aprovou um financiamento, que gira entre R\$ 3,3 bilhões e R\$ 3,7 bilhões, para que a Embraer possa exportar até 19 aeronaves do modelo E195-E2 para a Porter Aviation Holdings, dona da companhia aérea canadense Porter Airlines. As entregas estão previstas para acontecerem até 2030.

O dinheiro sai da linha BNDES Exim Pós-embarque,



voltada ao apoio às exportações brasileiras. A operação tem cobertura do Seguro de Crédito à Exportação do Fundo de Garantia à Exportação (FGE), operado pela Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF).

"O instrumento integra a política pública de apoio às exportações brasileiras, contribuindo na competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional", afirma Maíra Madrid, presidente da ABGF.

Segundo o BNDES, é a primeira vez que uma exportação de aeronaves da Embraer para uma empresa canadense é financiada diretamente pelo BNDES.

Encomenda de 75 aviões

O financiamento se encaixa em um contrato maior. A Porter encomendou 75 jatos E195-E2 à Embraer e vem recebendo as aeronaves desde 2023. Já foram entregues 54, sendo três delas por meio de um financiamento direto fechado com o BNDES em dezembro de 2025.

A entrega mais recente aconteceu em 23 de junho deste ano, em evento na sede da fabricante brasileira, em São José dos Campos (SP), com representantes do BNDES, da ABGF, da Porter e da Embraer.

"O apoio do BNDES às exportações da Embraer garante a manutenção do nível de produção, de emprego da indústria aeronáutica nacional e com a ampliação de mercado para uma aeronave mais tecnológica", explica o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

Voos focados na América do Norte

Fundada em 2006 e com sede em Toronto, a Porter Airlines voa pelo Canadá, Estados Unidos, México, Caribe e América Central.

O diferencial que a empresa vende na classe econômica está na disposição das poltronas: são quatro por fileira, duas de cada lado do corredor, sem o assento do meio. A bordo, a companhia oferece wi-fi, vinho, cerveja e lanches.

Felipe Santana, vice-presidente executivo financeiro e de Relações com Investidores da Embraer, afirmou que a Porter é hoje uma das maiores operadoras de jatos E2 do mundo e uma referência em experiência do passageiro no mercado norte-americano.

"É uma grande satisfação ver o crescimento da frota desse cliente e poder conectar mais pessoas com nossas aeronaves, além de celebrar a sólida parceria com o BNDES no apoio às nossas exportações", afirmou Santana.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 03/08/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

FERROVIÁRIOS CONFIRMAM GREVE E PARALISAM LINHAS 11-CORAL, 12-SAFIRA E 13-JADE EM SP

Decisão foi tomada em assembleia da categoria realizada no Brás, região central da capital
Por Caio Possati

Funcionários das linhas 11-Coral, 12-Safira e 13-Jade, atualmente operadas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), decidiram entrar em greve à 0h desta terça-feira, 4. A decisão foi tomada após assembleia realizada na noite desta segunda-feira, 3. O encontro foi organizado pelo Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Central do Brasil.

Mais cedo, representantes da categoria foram chamados para uma reunião com membros do Governo de São Paulo, na Casa Civil. As conversas não foram suficientes para demover os trabalhadores de paralisar as atividades.



Funcionários das linhas 11, 12 e 13 decidiram entrar em greve. Foto: Reprodução/TV Globo

Os funcionários reivindicam a reestatização das três linhas, que foram concedidas à iniciativa privada, além da garantia de que os trabalhadores não serão demitidos após os ramais passarem a ser administrados pela concessionária Trivia Trens.

A categoria também tem defendido o Projeto de Lei 730/2025, do deputado federal Guilherme Cortez (PSOL) que autoriza, justamente, a absorção dos trabalhadores da CPTM das Linhas 11 - Coral, 12 - Safira e 13 - Jade por órgãos ou entidades da Administração Pública direta ou indireta do Estado.

Desde o último dia 24, as três linhas estão sendo operadas pela CPTM por determinação do governo de São Paulo e da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). A decisão foi tomada após falhas nas operações na mesma semana em que a TriviaTrens assumiu o serviço.

Em uma das ocorrências, no dia 23 de julho, um foco de incêndio foi registrado em uma composição nas proximidades da Estação Bresser-Mooça, gerando transtornos entre os passageiros e no transporte público da capital.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/08/2026

BNDES APROVA ATÉ R\$ 3,7 BILHÕES PARA EXPORTAÇÃO DE 19 AVIÕES EMBRAER PARA A CANADENSE PORTER

Operação marca o primeiro financiamento direto do banco para exportação de aeronaves da companhia brasileira a uma empresa canadense

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou um financiamento para a Embraer exportar até 19 aeronaves E195-E2 à Porter Aviation Holdings, do Canadá, em operação estimada entre R\$ 3,3 bilhões e R\$ 3,7 bilhões. O crédito terá cobertura do Seguro de Crédito à Exportação (SCE) do Fundo de Garantia à Exportação (FGE), operado pela Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF).

O contrato oferece uma alternativa para a Porter Airlines financiar a compra dos jatos, com entregas previstas até 2030, informou o banco.



A operação usa recursos da linha BNDES Exim Pós-embarque e marca o primeiro financiamento direto do banco para exportação de aeronaves da Embraer a uma companhia canadense. A Porter vem ampliando sua frota desde 2023, quando começou a receber parte das 75 aeronaves E195-E2 encomendadas.

Porter encomendou 75 aeronaves E195-E2 da Embraer Foto: Leo Souza/Estadão

Até o momento, foram entregues 54 unidades, incluindo três já financiadas pelo BNDES em contrato assinado em dezembro de 2025. A entrega mais recente ocorreu em 23 de junho de 2026, em evento na sede da Embraer, em São José dos Campos.

“Este financiamento apoia a manutenção do nível de produção da Embraer e dos empregos da indústria aeronáutica nacional. É uma operação que envolve aeronaves mais tecnológicas, que estão chegando a novos mercados”, disse o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, em nota.

O vice-presidente executivo financeiro e de relações com investidores da Embraer, Felipe Santana, avaliou que a operação é um reforço à parceria com o banco para apoiar exportações. Para a presidenta da ABGF, Maíra Madrid, “o instrumento busca tornar os produtos brasileiros mais competitivos no mercado internacional”, afirmou.

Segundo o vice-presidente executivo e CFO da Porter Airlines, Rob Palmer, “a Porter é a companhia aérea que mais cresce na América do Norte, com nossa frota E2 desempenhando um papel fundamental na apresentação da empresa a milhões de novos passageiros nos últimos anos”. “Ter o BNDES como parceiro nesta fase demonstra ao mercado que nosso plano de negócios está avançando bem, com muitas entregas de E2 ainda por vir”, concluiu Porter.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/08/2026

EVE, DA EMBRAER, REALIZA PRIMEIRO VOO DE TRANSIÇÃO DE SEU ‘CARRO VOADOR’

Fase é considerada uma das mais críticas do voo de uma aeronave eVTOL, por envolver mudança da sustentação vertical para voo horizontal, segundo a companhia

Por Beth Moreira (Broadcast)

A Eve Air Mobility, subsidiária da Embraer, informou nesta segunda-feira, 3, que avançou no desenvolvimento de sua aeronave elétrica de decolagem e pouso vertical (eVTOL, na sigla em inglês) ao realizar o primeiro voo da fase de transição com o protótipo de engenharia. Segundo a companhia, o teste ocorreu em Melbourne, na Flórida.

De acordo com o comunicado, o voo incluiu a ativação da hélice propulsora traseira (pusher), marcando o início da etapa em que a aeronave passa do voo vertical para o voo horizontal. No ensaio, a aeronave atingiu velocidade estabilizada de 27 nós (50 km/h) e velocidade máxima de 30 nós (55 km/h), com a hélice operando até 1.200 RPM.

A empresa informou que o voo durou 3 minutos e 9 segundos, percorreu cerca de 0,84 milha náutica (1.550 metros) e alcançou 90 pés (27 metros) de altura acima do nível do solo.



Voo teste durou 3 minutos e 9 segundos e percorreu 1.550 metros Foto: Thiago Riboura/Embraer

“Este primeiro voo de transição parcial é um marco importante na trajetória de desenvolvimento da Eve”, afirma Johann Bordaís, CEO da Eve Air Mobility, na nota. “A ativação bem-sucedida do sistema de propulsão traseiro valida um aspecto fundamental do design da nossa aeronave e nos aproxima cada vez mais de entregar soluções de mobilidade aérea seguras, eficientes e escaláveis.”

A companhia explica que a fase de transição é considerada uma das etapas mais críticas do voo de uma aeronave eVTOL, por envolver a mudança da sustentação vertical para o voo horizontal. Para a Eve, a conclusão desse ensaio inicial de transição

parcial representa um avanço no trabalho de ampliar o envelope de voo (faixa de condições operacionais) e validar o desempenho dos sistemas da aeronave.

“Este voo demonstrou com êxito a ativação da hélice propulsora traseira durante o voo e validou as principais metas de desempenho no início da fase de transição”, destaca Marcelo Basile, diretor de engenharia da Eve Air Mobility.

A Eve também informou que sua equipe de engenharia de ensaios em voo segue com análises de cargas e estruturais para apoiar a ampliação do envelope de voo. Na sequência do programa, a companhia planeja realizar testes de enlace de dados para validar o desempenho do enlace de rádio e apoiar operações em velocidades de até 50 nós (92 km/h). Nas próximas semanas, segundo a empresa, a expectativa é expandir progressivamente o envelope de velocidade como parte da campanha de ensaios em voo de transição.

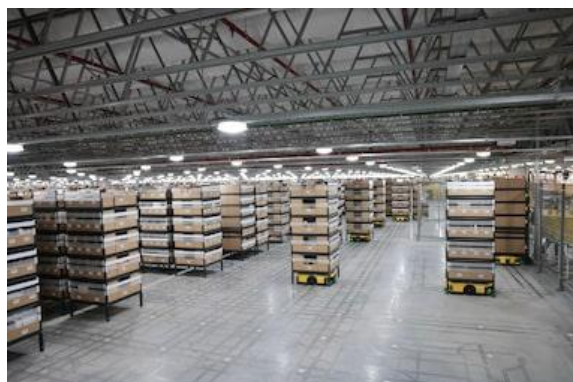
Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/08/2026

GIGANTES GLOBAIS NEGOCIAM OITO CENTROS LOGÍSTICOS, POR R\$ 1,4 BI

Canadense Brookfield vai comprar imóveis no Rio e em SP da norte-americana Marq

Por Circe Bonatelli (Broadcast)



A compra e venda de galpões movimentou R\$ 6 bilhões no primeiro semestre, segundo levantamento da Cushman & Wakefield Foto: Werther Santana/Estadão - 28/11/2025

Duas gigantes do mercado imobiliário global acabam de fechar negócio envolvendo empreendimentos logísticos no Brasil por meio de suas subsidiárias locais. A Coluna apurou que a canadense Brookfield vai desembolsar R\$ 1,4 bilhão para a compra de oito centros logísticos que pertencem à norte-americana Marq (antiga GLP), sob gestão da Ares Management.

A negociação vem sendo conduzida desde o ano passado, segundo fontes. O acordo envolve quatro empreendimentos em São Paulo e outros quatro no Rio de Janeiro, com uma área bruta locável (ABL) total de 560 mil m² - equivalente a cerca de 70 campos de futebol. Procuradas, a Brookfield não fez comentários, e a Marq não respondeu até a publicação desta nota.

Esse tipo de imóvel é muito procurado por empresas de comércio eletrônico, que têm espalhado centros de distribuição de mercadorias ao redor do País. É isso que atrai os investidores de propriedades comerciais, que ganham dinheiro com os aluguéis desses imóveis.

Galpões estão alugados para Shopee e Colgate

No pacote negociado pelas gigantes estão ativos em localidades estratégicas, a maioria com 100% da área alugada para grandes empresas. São os casos dos centros logísticos Dutra I, em Guarulhos (SP), ocupado pela Shopee; Imigrantes, em São Bernardo do Campo (SP), com a Colgate; e Itatiaia (RJ), com a Procter & Gamble.

Para a Brookfield, a aquisição representa uma expansão importante no setor logístico, onde já conta com um conjunto de empreendimentos com área total de 1,25 milhão m² e agora chegará a 1,8 milhão m², tornando-se uma das líderes do segmento. Além disso, a transação garante sua entrada no mercado logístico do Rio de Janeiro, onde já detém prédios de escritórios.

Por sua vez, a Marq é a maior desenvolvedora de galpões do Brasil, com 45 empreendimentos, o equivalente a 1,9 milhão de m² (indo a 1,3 milhão m² após a venda). O grupo tem também terrenos com projetos para o desenvolvimento de mais 900 mil m² em novos galpões. O foco da sua atuação é

o raio de até 30 quilômetros ao redor da cidade de São Paulo, maior polo consumidor do Brasil. A venda dos ativos agora visa pagar dividendos aos investidores e gerar caixa para os novos projetos, apurou a Coluna.

O setor de logística está com a menor quantidade de espaços vagos na sua história, elevando os aluguéis e motivando novos projetos. De olho nisso, investidores movimentaram R\$ 6 bilhões com a compra e venda desses imóveis no primeiro semestre, segundo levantamento da Cushman & Wakefield.

E o movimento continua neste semestre. Em julho, o fundo de investimento imobiliário TRX Real Estate fez a compra de três complexos logísticos numa só tacada, pelo valor de R\$ 1,43 bilhão. Os empreendimentos pertenciam à gestora KSM Realty e estão situados em Guarulhos (SP) - uma das áreas mais valorizadas nesse setor, devido à proximidade de rodovias, do aeroporto e da capital paulista.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/08/2026

SABESP MANTÉM COMPROMISSO DE UNIVERSALIZAÇÃO DO SANEAMENTO EM SP ATÉ 2029

Arsesp informa, no Fórum Estadão, que prepara a convocação de mais de cem profissionais aprovados em concurso público, que reforçarão fiscalização, regulação e apoio técnico

Por Vanessa Fajardo

Entre os setores de infraestrutura, o mais complexo de viabilizar é o saneamento, disse a secretária de Estado de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística de São Paulo, Natália Resende, nesta segunda-feira, 3, no Fórum Estadão Loteamento Urbano 2026. Segundo a secretária, o Estado teve a “coragem” de enfrentar passivos históricos que haviam ficado de fora dos contratos anteriores da Sabesp.

Ela citou como exemplo Salesópolis, onde cerca de 4,3 mil domicílios eram atendidos pelo contrato, enquanto outros 3,8 mil permaneciam excluídos. Situação semelhante ocorria no Vale do Ribeira, onde aproximadamente 40% da população estava fora da área contratada. Em Guarulhos, por sua vez, o índice de tratamento de esgoto era de apenas 2% a 3% em 2019.



A questão da universalização do saneamento, que pode começar a se tornar realidade em SP em 3 anos, foi o centro das discussões finais Foto: Léo Barrilari/Estadão

“Com o Estado de São Paulo, que é pujante, que tem a população da Espanha, o tamanho da Grã-Bretanha, não pode. E é aí que eu digo da coragem para conseguir, de fato, enfrentar isso”, afirmou Natália. “A partir do momento que eu trato o esgoto, eu melhora a produção de água, eu melhora o ciclo como um todo.”

Segundo ela, hoje, o Rio Tietê passou a receber 22% a menos de “carga orgânica”. “Estamos falando de 10 bilhões de litros de esgoto a menos por mês que agora estão sendo tratados.”

Durante o evento, o presidente da Sabesp, Carlos Augusto Leone Piani, lembrou que a privatização do serviço completou dois anos em julho e voltou a confirmar o prazo para a universalização do saneamento básico nos 371 municípios que abrange sua área de atuação até 2029. O prazo original do Novo Marco Legal brasileiro era 2033.



A meta exige garantir 99% de água tratada e 90% de coleta e tratamento de esgoto para a população. “O passivo é gigantesco, mesmo envolvendo o Estado mais rico do Brasil. É um esforço contínuo, vai demorar alguns anos, mesmo de forma antecipada, que é o nosso compromisso até 2029”, afirma Piani.

Segundo ele, desde que a Sabesp assumiu os serviços, 2,3 milhões de pessoas passaram a ter acesso à água potável, mais de 2,6 milhões de pessoas passaram a ter coleta de esgoto, e mais de 5,3 milhões ao tratamento de água. Mesmo sendo a responsável pelo serviço, a empresa não contava com um planejamento completo para executar todas as obras da universalização. O que parecia ser um trabalho de três meses acabou levando cerca de um ano. “Demorou um pouquinho mais, mas a gente conseguiu chegar lá”, disse Piani.

Apesar disso, segundo ele, foi possível estruturar um programa dividido em ondas de contratação das obras até a universalização. Ao todo, são quatro ondas: a terceira está em fase de conclusão e a quarta já está sendo contratada, contemplando 334 municípios. Restam apenas 37 cidades — duas a menos que o total de municípios da Região Metropolitana de São Paulo —, cuja contratação deve ser concluída no segundo semestre.

Reforço em equipe e tecnologia

Para Diego Allan, diretor-presidente da Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo (Arsp), os desafios se espelham da mesma forma. Ele lembrou do avanço em chegar a áreas rurais, que não tinham acesso ao tratamento. Segundo ele, há hoje 1,2 mil obras em andamento só com contrato com a Sabesp. “A agência também tem tido esses desafios e tem avançado nesse caminho da mesma forma”, disse Allan. “Temos avançado na parte da tecnologia da informação.”

Para dar conta do aumento da demanda, a agência prepara a convocação de mais de cem profissionais aprovados em concurso público, que reforçarão as equipes de fiscalização, regulação e apoio técnico. Paralelamente, o órgão tem ampliado o uso de tecnologias da informação e de ferramentas de georreferenciamento para aprimorar o planejamento das inspeções, adotando um modelo de fiscalização cada vez mais baseado na análise de riscos.

A necessidade de adaptação acompanha o forte crescimento do volume de obras. “É um avanço muito grande”, afirma. Segundo ele, esse salto exigiu da agência o mesmo esforço de reestruturação enfrentado pela concessionária para acompanhar o ritmo da expansão dos investimentos.

O papel dos loteadores como investidores

Caio Portugal, presidente da Associação das Empresas de Loteamento e Desenvolvimento Urbano do Brasil (Aelo), disse que os loteadores são investidores históricos e fundamentais em saneamento apenas nas áreas de concessão da Sabesp. Para ele, o sucesso da universalização depende de uma convergência de investimentos e de regras claras sobre as responsabilidades financeiras e técnicas de cada parceiro.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 03/08/2026*



VALOR ECONÔMICO (SP)

NOSSO COCO FATURA R\$ 200 MILHÕES E PROJETA CRESCIMENTO ACIMA DE 20% AO ANO

Marca cearense produz 1 milhão de litros de água de coco por mês e enxerga mercado de private label como estratégico para expandir distribuição no país

Por Marina Lang, Para o Valor — São Paulo



Fábrica da Nossa Coco, em Paraipaba (CE), produz mensalmente cerca de 2 milhões de embalagens de água de coco, que variam entre 200 ml, 330 ml e 1 litro — Foto: Divulgação

Marca brasileira de água de coco, a Nossa Coco alcançou faturamento de R\$ 200 milhões no ano passado, com crescimento entre 20% e 30% ano. Atualmente, a produção de 1 milhão de litros mensais é distribuída em todo o país a 300 clientes, entre pequenos varejistas e grandes redes. Nos últimos anos, a estratégia de crescimento evoluiu para o modelo B2B (empresa para empresa), com ênfase na

produção no modelo private label.

Nesse modelo, a Nossa Coco fornece a bebida para grandes redes de varejo. Fabio Macedo, sócio e diretor-executivo da Nossa Coco, diz que a fabricação sob rotulagem de grandes redes cresce diariamente, e serve como um impulsionador para a marca principal. "São todos produtos irmãos da Nossa Coco", afirma. O mercado de private label é considerado estratégico para o crescimento da empresa nos próximos anos.

Para Macedo, trata-se de um mercado que cresce diariamente, e a meta do negócio é fortalecer as parcerias para terceirização e expandir presença em postos de venda que valorizam a pureza do produto. "Esse mercado [private label] é muito interessante, hoje, no mundo, já que vem crescendo todos os dias. A Nossa Coco, como se diz, pega carona nessa tendência e segue desenvolvendo esse trabalho", ressalta Macedo.

A matéria-prima da empresa é o coco-da-baía, que é produzido em maior volume no Ceará. A produção mensal da Nossa Coco, com sede no Ceará, representa aproximadamente 2 milhões de embalagens em tamanhos que variam entre 200 ml, 330 ml e 1 litro. As principais linhas são a água de coco padronizada, a de produtos orgânicos e a versão de água de coco com polpa do fruto.

A Nossa Coco é a marca da bebida natural produzida pela Paraipaba Agroindustrial, sediada na cidade homônima, a 90 km de Fortaleza, que vem crescendo acima da média nacional no segmento de não-alcoólicas, conforme estudo da Bain & Company e da Nielsen IQ divulgado em junho. A trajetória do negócio é um exemplo singular de "logística reversa" empresarial. A operação nasceu em 2002, voltada exclusivamente a exportações para Estados Unidos e Canadá. Após se consolidar no mercado externo, mirou sua produção para as prateleiras brasileiras a partir de águas de coco premium e orgânicas.

Comandada hoje por Macedo, que acompanha o negócio desde a primeira embalagem desenvolvida para a Nossa Coco, a empresa se transformou em uma indústria que mantém um ritmo de crescimento anual entre 20% e 30%. A história da operação não começou nos supermercados nacionais, mas sim nos portos.

Fundada há 25 anos pelo suíço Mark Kipfer, que ainda é sócio majoritário, e um brasileiro que já deixou a sociedade, a companhia operou por mais de uma década focada apenas na exportação. Para esse segmento, a fábrica cearense é fornecedora da Vita Coco. "Nós exportamos por volta de 120 a 140 contêineres por mês para os Estados Unidos e Canadá", afirma Macedo.

Oportunidade no mercado brasileiro

O ponto de virada para a operação nacional ocorreu em 2012. Ao observar o amadurecimento do consumo de água de coco envasada no Brasil, a diretoria da Paraipaba Agroindustrial decidiu criar uma marca própria para o mercado doméstico.

"Como nós éramos produtores da Vita Coco, surgiu daí o interesse em trabalhar o mercado nacional", explica Macedo, que ingressou na área comercial durante o período de transição do negócio.

A estrutura por trás do negócio é sustentada pela unidade fabril em Paraipaba. Com 543 funcionários, a fábrica ocupa um terreno de 70 mil metros quadrados e tem capacidade produtiva de 10 milhões de litros da bebida por mês. Macedo estima que a Nosso Coco representa entre 15% e 20% do total de produção atual da fábrica.

A Paraipaba Agroindustrial desenvolveu a produção própria de coco orgânico, em cerca de 300 hectares. Essa área produz aproximadamente 600 mil frutos por mês. "Nós optamos por trabalhar com a plantação orgânica porque é um nicho que só nós temos no Brasil", explica Macedo. Como a plantação própria não supre a demanda, por mês, a empresa compra entre 8 e 9 milhões de cocos de agricultores locais, o que acaba por movimentar a economia regional de produtores do fruto.

Embora o plantio e a fabricação estejam no Nordeste, o principal público consumidor da Nosso Coco está nas regiões Sul e Sudeste, onde o clima impede o cultivo em larga escala. Uma outra parcela do produto é vendida para o Centro-Oeste. Para atender a essa demanda, a empresa utiliza uma logística sofisticada que combina cabotagem.

A produção é escoada do Porto de Pecém, que fica a cerca de 60 km do complexo industrial cearense, para os portos de Santos, em São Paulo, de Itapoá, em Santa Catarina, e do Rio de Janeiro). A empresa mantém ainda um centro de distribuição logística em Campinas, em São Paulo.

prestação do serviço. "Nosso foco é ficar de olho no consumidor e na qualidade dos produtos, além de um atendimento diferenciado nos canais de venda", afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/08/2026

ISA ENERGIA BRASIL TEM LUCRO LÍQUIDO REGULATÓRIO DE R\$ 174 MILHÕES NO 2º TRI, QUEDA ANUAL DE 32%

Segundo a companhia, o trimestre foi marcado pela entrada em operação de novos projetos, além de ganhos operacionais versus o aumento de despesas financeiras

Por Ludmylla Rocha, Valor — São Paulo 03/08/2026



Projeto Piraquê, da ISA Energia Brasil — Foto: Reprodução/Site

A ISA Energia Brasil encerrou o segundo trimestre do ano com lucro líquido regulatório de R\$ 174 milhões, redução de 32% ante o verificado em igual etapa do ano passado. O valor é ajustado pela participação do acionista não controlador em fundos de investimentos exclusivos. No critério IFRS, o lucro líquido para o mesmo período foi de R\$ 688,9 milhões, alta anual de 220%.

De acordo com a companhia, o trimestre foi marcado pela entrada em operação de novos projetos, além de ganhos operacionais versus o aumento de despesas financeiras. Segundo a diretora executiva de finanças da ISA Energia Brasil, Silvia Wada, a alta destes custos está associada ao ciclo de crescimento da companhia, que entregou, nos últimos 12 meses, quatro projetos de grande porte e teve de financiá-los. "São ativos em que a dívida vem primeiro e depois vai vir a receita", afirmou.

No segundo trimestre em específico, a companhia destacou a energização dos projetos Piraquê e Jacarandá, que renderão à transmissora uma Receita Anual Permitida (RAP) de R\$ 376 milhões.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês), também no critério regulatório, ficou em R\$ 967 milhões de abril a junho, que equivale a uma alta anual de 22,5%. No critério IFRS, o indicador ficou em R\$ 1,3 bilhão, alta anual de 375%.

Por fim, a receita líquida no critério regulatório foi de R\$ 1,2 bilhão, aumento anual de 20,9%. No IFRS, chegou a R\$ 2,6 bilhões, alta anual de 81,3%. Os investimentos somaram R\$ 1,05 bilhão, redução anual de 4,4%.

A alavancagem, medida pela relação dívida líquida por Ebitda, ficou em 3,78 vezes, ante os 3,72 vezes observados no fechamento do primeiro trimestre do ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/08/2026

RÚSSIA INTENSIFICA PROTEÇÃO DOS NAVIOS DE CARGA NO MAR NEGRO E CRIA ROTAS ALTERNATIVAS

Rússia, maior exportadora mundial de trigo, e Ucrânia, também importante exportadora agrícola, vêm atacando instalações de exportação agrícola e embarcações, elevando os preços globais do trigo

Por Reuters — Moscou



Porto de Novorossiysk, no Mar Negro, Rússia: conflito com Ucrânia agrava comércio global de grãos — Foto: Reprodução

A Rússia anunciou, nesta segunda-feira (3), que está reforçando a proteção dos navios na bacia do Mar de Azov e do Mar Negro, ao mesmo tempo em que desenvolve rotas alternativas para o transporte de cargas, em uma medida que se segue a uma forte escalada dos ataques no mar por ambos os lados na

guerra na Ucrânia.

O Ministério dos Transportes da Rússia informou que, em resposta à “situação tensa no Mar de Azov decorrente de ataques hostis com drones a embarcações marítimas”, criou uma força-tarefa para encontrar novas rotas e redirecionar os fluxos de carga para outros meios de transporte.

“Várias empresas de estiva já manifestaram disposição para lidar com volumes adicionais de carga e acelerar as taxas de embarque em seus terminais, dentro dos limites de suas capacidades operacionais”, afirmou em comunicado.

Em conjunto com o Ministério da Defesa, “medidas adicionais estão sendo implementadas para garantir a segurança da navegação e proteger as embarcações na bacia do Mar de Azov e do Mar Negro”.

A Rússia, maior exportadora mundial de trigo, e a Ucrânia, também importante exportadora agrícola, vêm atacando mutuamente suas instalações de exportação agrícola e embarcações comerciais na região do Mar Negro nas últimas semanas, elevando os preços do trigo nos mercados globais.

O principal grupo de lobby do setor de grãos da Rússia alertou na sexta-feira (31) que os ataques de drones ucranianos a navios e portos russos poderiam interromper as exportações de grãos pelo Mar Negro em um futuro próximo, elevando os preços e causando fome na África e no Oriente Médio.

O maior sindicato agrícola da Ucrânia, a UAC, também alertou nas últimas semanas que os ataques russos à navegação perto do porto de Odessa, no sul do país, estão restringindo as exportações ucranianas no período crucial da colheita e poderiam afetar o abastecimento global de alimentos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/08/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ÍNDIA ULTRAPASSA CHINA E SE TORNA SEGUNDO MAIOR FORNECEDOR DE MARÍTIMOS DO MUNDO

Da Redação Navegação 03/08/2026 - 20:14



A Índia superou a China e passou a ser o segundo maior fornecedor de marítimos do mundo, atrás apenas das Filipinas, de acordo com o Relatório da Força de Trabalho de Marítimos BIMCO-ICS 2026.

O país indiano contribui atualmente com 311.936 marítimos para a força de trabalho global do setor, o que representa uma participação de 12,16% do total mundial, segundo o mesmo relatório. Esse percentual mais que dobrou em uma década: a Índia detinha 5,2% do mercado global de marítimos em 2015, conforme os dados da pesquisa.

Do total de profissionais indianos, 140.718 são oficiais, o que equivale a 13,41% da participação global nessa categoria, e 171.218 são tripulantes de baixa hierarquia (ratings), com 11,29% de participação mundial, segundo o levantamento BIMCO-ICS. Com esse desempenho, a Índia superou países tradicionalmente fortes no fornecimento de mão de obra marítima, como a própria China, a Federação Russa e a Indonésia.

Ascensão ocorre em paralelo a esforço de expansão naval

O avanço da Índia como fornecedora de tripulações contrasta com sua posição ainda modesta na construção naval, setor no qual o país ocupa entre a 19ª e a 22ª posição no ranking mundial, com participação de mercado inferior a 1%, segundo dados da consultoria KPMG. Para reduzir essa distância frente a China, Coreia do Sul e Japão — que juntos controlam cerca de 93% do mercado global de construção naval —, o governo indiano lançou um pacote de incentivos de 69.725 crore de rupias (aproximadamente R\$ 44 bilhões, na cotação atual), voltado à expansão da capacidade de estaleiros e ao financiamento do setor.

Escassez no Brasil

O Brasil vive um cenário de escassez estrutural de marítimos, especialmente de oficiais da Marinha Mercante, apesar do bom momento do setor naval e offshore no país. Segundo levantamento da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) em conjunto com o Syndarma/Abeam, havia 356 vagas de Oficiais de Marinha Mercante não preenchidas entre suas empresas associadas no primeiro semestre de 2025, um número que não inclui a Petrobras e a Transpetro. Essa falta de tripulantes tem obrigado empresas a recorrer a "dobras de embarque" — quando o mesmo oficial precisa estender seu período a bordo além do previsto —, situação considerada desgastante tanto para os profissionais quanto para as operadoras.

Projeções apontam déficit maior até 2030

Estudo da Fundação Vanzolini de 2024 em parceria com o Centro de Inovação em Logística e Infraestrutura Portuária (CILIP) da USP projeta uma falta de 2 mil a 4 mil oficiais de Marinha Mercante até 2030, com cenário mais crítico podendo chegar a 11.363 profissionais em falta. A mesma pesquisa recomenda que a Marinha do Brasil, única instituição autorizada a formar esses profissionais, amplie a formação em pelo menos 500 marítimos adicionais por ano. Atualmente, o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro, e o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar

(CIABA), em Belém, formam juntos pouco menos de 300 novos oficiais por ano, um número considerado insuficiente frente à expansão do setor, segundo dados de maio de 2025.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2026

ARTIGO - PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE OU ARRECADAÇÃO?

Por Luís Fernando Resano Opinião 03/08/2026 - 19:37



Proteger o meio ambiente tem sido o foco de muitas ações do Governo e da iniciativa privada. Nesse contexto, a cabotagem se apresenta como uma importante alternativa para a redução das emissões de gases de efeito estufa, uma vez que o transporte rodoviário emite quatro vezes mais.

A simples mudança da nossa matriz logística já traria enormes benefícios ambientais. No entanto, exigências para que os navios da cabotagem sejam classificados como sustentáveis, sem medidas equivalentes aplicadas aos demais modais, podem agravar o desequilíbrio já

observado na nossa matriz de transportes domésticos.

Os navios, sejam aqueles empregados na cabotagem ou os de empresas estrangeiras que operam no longo curso, seguem regras internacionais, em especial as desenvolvidas pela Organização Marítima Internacional — IMO. Além de proteger o meio ambiente marinho, a organização busca padronizar as exigências aplicáveis à navegação, evitando que cada país estabeleça regras distintas de forma unilateral.

Em 2004, após mais de dez anos de estudos e debates no Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho, foi adotada a Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios. O Brasil teve intensa participação nas discussões e nos testes realizados para avaliar a adequação das regras aos diferentes países antes de sua entrada em vigor.

A Marinha do Brasil, como Autoridade Marítima Brasileira, regulamentou o tema por meio das Normas da Autoridade Marítima — NORMAM. Na ocasião, a Anvisa, que também possuía exigências relacionadas ao controle da água de lastro em razão do risco de transmissão da cólera, reconheceu que a verificação do cumprimento da Convenção caberia à Autoridade Marítima, durante as inspeções de Port State Control. Sua atuação ocorreria apenas nos casos em que fossem identificados desvios ou descumprimentos.

Desde então, a Convenção vem sendo aplicada sob a fiscalização da Autoridade Marítima, por meio da análise documental e, quando necessário, de inspeções a bordo. Essas verificações permitem identificar eventuais irregularidades e avaliar as condições dos equipamentos, cuja homologação é de responsabilidade do país de bandeira do navio.

Iniciativas de Autoridades Portuárias vêm sendo adotadas, mas têm sido rechaçadas pela ANTAQ, agência reguladora do transporte aquaviário, por representarem possível avanço sobre as competências da Autoridade Marítima. Esta, por sua vez, já se posicionou claramente no sentido de que a verificação do cumprimento da Convenção é de sua exclusiva atribuição e de que nenhuma exigência adicional deve ser instituída sem consulta prévia.

Apesar disso, a Autoridade Portuária de Santos e, mais recentemente, a Companhia das Docas do Estado da Bahia — CODEBA estabeleceram normas que exigem um documento adicional para comprovar que o navio atende às regras da Convenção. Trata-se, portanto, de uma exigência potencialmente duplicada em relação ao procedimento já executado pela Autoridade Marítima, sem que esta tenha sido previamente consultada.

Vale destacar que as inspeções de Port State Control são realizadas pela Autoridade Marítima sem custo para os navios e dentro de suas atribuições legais.

Já as exigências instituídas pelas Autoridades Portuárias transferem a emissão do documento a empresas terceiras, impondo custos que variam de US\$ 900 a quase US\$ 2 mil. Até o momento, porém, não foi possível identificar qualquer procedimento adicional relevante em relação ao trabalho que já é realizado, gratuitamente, pela Autoridade Marítima.

Na prática, cria-se um novo e potencialmente rentável mercado para as empresas credenciadas a emitir esse documento adicional.

Mas o pagamento dessa taxa torna, de fato, o meio ambiente marinho mais protegido? Ou estamos apenas criando uma fonte de arrecadação privada para empresas selecionadas pelas Autoridades Portuárias? Cabe ainda questionar se essas autoridades possuem competência legal para realizar esse tipo de credenciamento.

O caráter arrecadatário privado parece se consolidar com a regra de que o documento adicional, mesmo quando obtido em uma escala anterior, precisa ser novamente apresentado — e pago — em cada porto. Ou seja, o documento verificado em Santos não é aceito em Salvador.

Se a finalidade é exclusivamente ambiental, por que uma certificação válida em um porto não pode ser reconhecida em outro?

Infelizmente, o tema avança sob a justificativa da proteção ambiental, mas com aparente sobreposição de competências e geração de custos adicionais. A iniciativa pode, inclusive, estimular outras Autoridades Portuárias a adotar exigências semelhantes, ampliando o mercado reservado às empresas credenciadas.

A proteção do meio ambiente marinho é indispensável e deve ser continuamente aprimorada. Mas qualquer nova exigência precisa demonstrar efetivo ganho ambiental, respeitar as competências institucionais e evitar a imposição de custos sem benefício comprovado. Caso contrário, corre-se o risco de transformar uma política ambiental em simples instrumento de arrecadação privada.

Luis Fernando Resano é diretor executivo da ABAC (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2026

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL DO BRASIL ATINGE 5,842 MILHÕES DE BOE/D EM JUNHO

Da Redação Offshore 03/08/2026 - 19:29



O Brasil produziu 5,842 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d) de petróleo e gás natural em junho de 2026, segundo o Boletim Mensal da Produção de Petróleo e Gás Natural divulgado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) nesta segunda-feira (3).

A extração de petróleo somou 4,475 milhões de barris por dia (bbl/d), alta de 4% frente a maio e de 19,1% na comparação com junho de 2025, de acordo com a ANP. Já a produção de gás natural chegou a 217,35 milhões de

metros cúbicos por dia (m³/d), avanço de 5,5% em relação ao mês anterior e de 19,7% frente ao mesmo período do ano passado, segundo o mesmo boletim.

Pré-sal concentra 82% da produção nacional

O pré-sal foi responsável por 4,788 milhões de boe/d em junho, o equivalente a 82% de toda a produção brasileira de petróleo e gás, com crescimento de 4,2% sobre maio e de 24% sobre junho de 2025. A camada pré-sal produziu 3,699 milhões de bbl/d de petróleo e 173,19 milhões de m³/d de gás natural, por meio de 198 poços, conforme o boletim.

O campo de Búzios, na Bacia de Santos, liderou a produção de petróleo no mês, com 1,02 milhão de bbl/d, enquanto o campo de Mero, também na Bacia de Santos, foi o maior produtor de gás natural, com 48,73 milhões de m³/d. Entre as unidades de produção, destacou-se o FPSO Almirante Tamandaré, no campo de Búzios, com 253.801 bbl/d de petróleo, e o FPSO Marechal Duque de Caxias, no campo de Mero, com 13,36 milhões de m³/d de gás.

Aproveitamento de gás e queima associada ao comissionamento da P-79

O aproveitamento do gás natural produzido em junho atingiu 97%, com 64,36 milhões de m³/d disponibilizados ao mercado e queima de 6,63 milhões de m³/d, um aumento de 12,9% na queima em relação a maio e de 10,1% frente a junho de 2025. A ANP atribuiu o crescimento da queima principalmente ao comissionamento da plataforma P-79, no campo de Búzios.

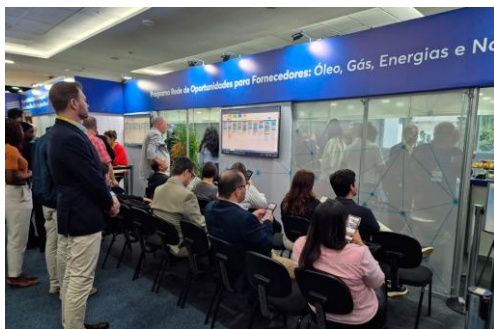
Os campos marítimos responderam por 98,1% da produção de petróleo e 87,6% da de gás natural no mês, enquanto operações conduzidas pela Petrobras, isoladamente ou em consórcio, representaram 87,08% do total extraído no país, a partir de 6.579 poços — 608 marítimos e 5.971 terrestres.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2026

FIRJAN LANÇA PANORAMA NAVAL DURANTE A NAVALSHORE 2026

Da Redação Indústria naval 03/08/2026 - 16:33



Publicação reúne análises sobre cenário internacional, política industrial e regulatória, capacitação profissional e novos mercados para a indústria naval; federação também promove rodada de negócios com fornecedores durante a feira

A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) lança, no primeiro dia da Navalshore 2026, que acontece de 18 a 20 de agosto, no ExpoRio, a 7ª edição do “Panorama Naval no Rio de Janeiro”, publicação que reúne análises e perspectivas para um setor que passa por um novo ciclo de investimentos e transformações. A programação contará com uma sessão de debates organizada em quatro painéis: Contexto e Experiência Internacional; Política Industrial, Regulatória e Capacitação Profissional; Novos Mercados para a Indústria Naval; e Grandes Mercados para a Indústria Naval.

O lançamento ocorre em meio às discussões sobre a retomada da atividade naval no país, a expansão das operações offshore, a transição energética e o desenvolvimento da chamada economia do mar. Para apresentar os principais temas abordados na publicação, a Firjan promoverá uma sessão de debates com especialistas e representantes de empresas, entidades setoriais e órgãos públicos.

O presidente da Firjan, Luiz César Caetano, destaca a importância de apresentar a nova edição do estudo durante a feira: “Em um momento marcado pela retomada dos investimentos, pela expansão das atividades offshore, pela transição energética e pelo fortalecimento da economia do mar, esta publicação busca oferecer uma visão atualizada do mercado. Faz todo o sentido trazê-la para dentro da Navalshore, onde estarão reunidas grandes empresas deste mercado”, afirma.

A 7ª edição do Panorama Naval no Rio de Janeiro reúne contribuições de entidades representativas, empresas públicas e privadas e instituições ligadas à cadeia naval e marítima. Entre os participantes

estão ABEEólica, ANTAQ, ABEAM, ABEEMAR, ABIMAQ, ONIP, Sinaval e Syndarma. A publicação também reúne contribuições da Marinha do Brasil, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), da Transpetro, do BNDES e da Seenemar, além de empresas como Allseas, Edison Chouest Offshore, SBM Offshore e Rystad Energy.

Rede de Oportunidades para Fornecedores

Além do lançamento do estudo, a Firjan SENAI, em parceria com o Sebrae Rio, promove durante os três dias da Navalshore 2026 o Rede de Oportunidades para Fornecedores (RdO Fornecedores): Óleo, Gás, Energias e Naval. A iniciativa aproxima grandes empresas de potenciais fornecedores de bens e serviços e, nesta edição, contará também com a plataforma de compras Usemol Smart para o cadastro de produtos e serviços.

Segundo a gerente geral de Petróleo, Gás, Energias e Naval da Firjan, Karine Fragoso, o programa amplia neste ano seu olhar para oportunidades que ultrapassam o mercado fluminense. “A partir do novo portal, a expectativa é que os fornecedores possam fazer seu processo de atualização cadastral de forma mais simples e direta. Este ano, o RdO Fornecedores avançou para além das fronteiras do estado do Rio, com olhar para as oportunidades internacionais, na OTC Houston, e da Margem Equatorial, no Norte do país”, destaca.

Durante a programação, participarão do RdO Fornecedores a Marinha do Brasil, a Transpetro e os estaleiros Mauá e Hanwha Ocean. O primeiro dia será dedicado às apresentações das empresas e, nos dois dias seguintes, serão realizadas reuniões entre as organizações demandantes e empresas fornecedoras. Para participar do RdO Fornecedores, as empresas fornecedoras de bens e serviços devem se inscrever pelo link bit.ly/rede-oportunidades-fornecedores e adquirir a credencial da Navalshore no site oficial do evento (navalshore.com.br).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2026

COSCO ENCOMENDA 15 GRANELEIROS NEWCASTLEMAX PREPARADOS PARA OPERAR COM METANOL E AMÔNIA

Da Redação Indústria naval 01/08/2026 - 17:52



A COSCO Shipping Development encomendou 15 graneleiros Newcastlemax de 210 mil toneladas de porte bruto, com projeto preparado para futura operação com metanol e amônia como combustíveis, em um investimento estimado em 7,92 bilhões de yuans (cerca de US\$ 1,17 bilhão).

Os navios serão construídos por dois estaleiros chineses: dez unidades ficarão a cargo da Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding, controlada pela China State Shipbuilding Corporation (CSSC), e cinco serão entregues pela Nantong

Xiangyu Shipbuilding & Offshore Engineering. Segundo documentos apresentados à Bolsa de Xangai, o preço contratual é de 528 milhões de yuans por embarcação (aproximadamente US\$ 78 milhões), com entregas previstas entre maio e dezembro de 2030.

Todos os graneleiros terão desenho “methanol- and ammonia-ready”, com reserva de espaço e especificações técnicas para futura instalação de sistemas de propulsão compatíveis com combustíveis de baixo carbono. A companhia destaca que a configuração permite acompanhar a evolução tecnológica dos motores e das rotas de abastecimento desses combustíveis alternativos, reduzindo emissões e pressão de custos operacionais ao longo da vida útil dos navios.

Após a entrega, a frota será afretada em base de longo prazo à Huifeng Shipping, subsidiária da COSCO Shipping Bulk, sob contratos de 240 meses (20 anos) por embarcação, com pequena flexibilidade nas datas de início. A COSCO Shipping Development estima que, após a conversão

efetiva para sistemas de duplo combustível, a receita anual de cada Newcastlemax poderá chegar a 59,4 milhões de yuans (cerca de US\$ 8,8 milhões), antes de impostos.

O programa reforça a estratégia do grupo chinês de renovar a frota com navios de maior porte e preparados para a transição energética, em linha com outras encomendas recentes de graneleiros “clean-fuel ready” e de porta-contêineres movidos a metanol. Para o mercado de transporte de granel seco, a entrada desses 15 Newcastlemax a partir de 2030 tende a impactar a oferta de capacidade em rotas de longo curso, em especial no transporte de minério de ferro e carvão entre a Ásia e grandes exportadores de commodities.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2026

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE MINÉRIO DE FERRO PERDEM RITMO NO INÍCIO DE 2026

Da Redação Navegação 01/08/2026 - 17:48



As exportações marítimas de minério de ferro mostram desaceleração em 2026, após o recorde de 416,4 milhões de toneladas embarcadas em 2025, quando o Brasil ampliou em 7,1% os volumes enviados ao exterior.

De acordo com análise publicada pelo Hellenic Shipping News, os embarques brasileiros continuam em patamar elevado, mas com crescimento mais modesto em relação ao ano passado, em cenário marcado por ajustes operacionais, sazonalidade e maior volatilidade da demanda chinesa. O movimento contrasta com o

desempenho de 2025, quando consultorias especializadas projetavam continuidade da trajetória de alta após o país superar pela primeira vez a marca de 400 milhões de toneladas exportadas em um único ano.

Dados compilados pelo Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) indicam que, no primeiro semestre de 2026, o setor mineral como um todo exportou 196,2 milhões de toneladas, alta de 2,4% em relação ao mesmo período de 2025. Dentro desse total, o minério de ferro respondeu por 189,4 milhões de toneladas, também com crescimento de 2,4%, mas em ritmo inferior ao observado em anos recentes, enquanto a receita com as vendas externas da commodity somou US\$ 13,4 bilhões, avanço de 5,2% na mesma comparação.

Apesar da desaceleração relativa, o minério de ferro segue como principal produto da pauta mineral brasileira, concentrando 47,2% do faturamento do setor no semestre e mantendo a China como principal destino, com participação superior a 70% dos volumes exportados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2026

PROPOSTA DA UE PARA INCLUIR ESTALEIROS INDIANOS DE RECICLAGEM GERA REAÇÃO DE AMBIENTALISTAS

Da Redação Indústria naval 01/08/2026 - 17:46



A Comissão Europeia propôs incluir dois estaleiros indianos de reciclagem de navios na lista oficial de instalações aprovadas pela União Europeia, medida que provocou críticas de organizações ambientalistas devido ao uso do método de “beaching” nas operações.

A proposta, apresentada na 16ª atualização da Lista Europeia de Instalações de Reciclagem de Navios, contempla os estaleiros Shree Ram Vessel Scrap/Shree Ram Shipping

Industries e YSI Recyclers, ambos localizados no polo de desmonte de navios de Alang, no estado de Gujarat. Segundo a Comissão, as empresas demonstraram cumprir os requisitos do Regulamento Europeu de Reciclagem de Navios (EU SRR), após processo de avaliação documental e inspeções em campo.

Organizações como a ONG Shipbreaking Platform contestam a decisão e pedem que a Comissão volte atrás na inclusão dos estaleiros indianos. A entidade argumenta que a prática de desmontar navios diretamente na praia, sem contenção física adequada para resíduos e efluentes, não é compatível com os padrões ambientais e de segurança exigidos pela própria legislação europeia.

Em paralelo, associações de armadores, como a ECSA (European Community Shipowners' Associations) e o World Shipping Council, receberam a proposta com satisfação, destacando que a inclusão de unidades em Alang amplia as opções de reciclagem em instalações certificadas numa região que responde pela maior parte do desmonte de navios do mundo. Para o setor de navegação, o reconhecimento de estaleiros indianos sob o regime europeu pode reduzir custos logísticos no fim de vida dos navios, mantendo a obrigatoriedade de cumprir regras mínimas de gestão ambiental e segurança do trabalho.

O projeto de decisão ainda está em fase de consulta pública e ficará aberto a contribuições até o fim de agosto de 2026, antes de ser submetido à aprovação formal pelos Estados-membros. Durante esse período, a Comissão deverá ponderar as manifestações de armadores, organizações ambientais e autoridades nacionais sobre a adoção definitiva dos estaleiros indianos na lista europeia, que também prevê a retirada de instalações na França, Noruega e Turquia por recorrentes não conformidades.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2026

ANP INICIA REVISÃO DAS REGRAS DE COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS PARA INCORPORAR BIOCOMBUSTÍVEIS E GNL

Da Redação Offshore 01/08/2026 - 17:45



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) lançou consulta e audiência públicas para revisar as especificações dos combustíveis de uso aquaviário no Brasil, abrindo espaço regulatório para biodiesel, HVO, combustíveis sintéticos e gás natural liquefeito (GNL) no bunker marítimo.

A proposta, colocada em consulta por 45 dias a partir de 28 de julho, atualiza a Resolução ANP nº 903/2022, que define as especificações do óleo diesel marítimo e do óleo combustível marítimo comercializados no país. Segundo a agência, o objetivo é alinhar a regulamentação brasileira à 7ª edição da norma ISO 8217, publicada em 2024, e às exigências de descarbonização previstas na Convenção MARPOL.

Entre as mudanças previstas, a minuta reestrutura as tabelas de especificação dos combustíveis aquaviários, criando classes específicas para produtos com teor de biodiesel e reconhecendo o uso de biodiesel em até 100% (B100) para navegação, sob condições definidas. O texto também trata o diesel verde (HVO) e os combustíveis sintéticos como componentes “drop-in”, capazes de substituir os combustíveis fósseis sem necessidade de adaptação de motores ou da infraestrutura de distribuição existente.

A proposta define quais agentes poderão realizar misturas de biocombustíveis, aprimora regras de controle de qualidade, rastreabilidade e certificação de combustíveis, e prevê regime de autorização específica para uso de GNL como combustível marítimo, dado o estágio inicial da infraestrutura nacional de transporte e abastecimento desse insumo. A minuta ainda abre a possibilidade de

autorizações experimentais para combustíveis alternativos que ainda não constam da ISO 8217, como etanol, metanol, amônia e hidrogênio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2026

IMO CONCLUI PRIMEIRO CICLO GLOBAL DE AUDITORIAS A ESTADOS-MEMBROS

Da Redação Navegação 01/08/2026 - 17:37



A Organização Marítima Internacional (IMO) concluiu o primeiro ciclo global de auditorias a Estados-membros no âmbito do seu programa obrigatório de verificação da implementação de convenções, que começou a ser aplicado em 2016.

De acordo com comunicado recente, 168 Estados foram auditados desde o início do esquema obrigatório, o que representa 94% do total de membros da IMO. O programa, conhecido como IMO Member State Audit Scheme (IMSAS), avalia como cada país aplica na prática tratados como SOLAS, MARPOL e STCW, entre outros instrumentos voltados à segurança da navegação, prevenção da poluição e formação de marítimos.

O encerramento do primeiro ciclo permitiu à organização reunir um panorama global sobre pontos fortes e fragilidades dos sistemas nacionais de administração marítima, incluindo lacunas em legislação interna, fiscalização, registro de navios e atuação como Estado de porto. Esses resultados alimentam relatórios consolidados de auditoria e planos de ação corretiva, que devem orientar ajustes regulatórios e operacionais nos próximos anos.

Com base na experiência acumulada entre 2016 e 2026, a Assembleia da IMO aprovou um novo marco de procedimentos para o IMSAS, incorporando mecanismos de monitoramento contínuo e abordagem baseada em risco para priorizar auditorias na próxima etapa. O segundo ciclo de avaliações está previsto para começar em julho de 2027, com a meta de manter auditorias periódicas em todos os Estados-membros ao longo de um novo período de sete anos.

Para a comunidade marítima internacional, o encerramento do primeiro ciclo de auditorias representa um marco de transparência e harmonização na aplicação de normas, com potencial de influenciar práticas de administração de bandeira, controle de Estado de porto e exigências de conformidade para armadores e terminais em todo o mundo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2026

PETROBRAS ESTENDE CONTRATOS COM DOF E TECHNIPFMC E GARANTE PLSVS ATÉ 2028

Da Redação Indústria naval 01/08/2026 - 17:34



A Petrobras estendeu contratos de longo prazo com a joint venture formada por DOF Group e TechnipFMC para dois navios de apoio à instalação de dutos (PLSVs), Skandi Búzios e Skandi Recife, mantendo as embarcações em operação no Brasil até janeiro de 2028.

Segundo comunicado divulgado pela DOF, o Skandi Búzios recebeu uma extensão de 516 dias, enquanto o Skandi Recife teve o contrato prorrogado por 550 dias, ambos a partir dos prazos originalmente previstos para o terceiro trimestre de

2026. As embarcações são propriedade de uma joint venture em que DOF e TechnipFMC detêm participação de 50% cada e atuam em campanhas de lançamento e suporte à instalação de dutos submarinos para a Petrobras.

Os novos prazos dão continuidade a um ciclo de ampliações que vem sendo negociado desde 2024 para a frota de PLSVs operada pela parceria no país. Em novembro de 2025, por exemplo, a estatal já havia aprovado a extensão de contratos para os navios Skandi Vitória, Skandi Niterói e Skandi Açú, acrescentando cerca de US\$ 100 milhões ao backlog da DOF e prolongando a operação de três unidades até, pelo menos, o início da próxima década.

As prorrogações confirmam a manutenção de demanda da Petrobras por embarcações de alta complexidade para projetos submarinos no pré-sal e em outras áreas offshore brasileiras, em um momento de carteira robusta de investimentos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2026

ESTALEIROS CHINESES GARANTEM NOVAS ENCOMENDAS E ACELERAM MIGRAÇÃO PARA NAVIOS DE MAIOR VALOR AGREGADO

Da Redação Indústria naval 01/08/2026 - 17:31



Estaleiros chineses vêm assegurando novas encomendas de navios em segmentos de maior valor agregado, em linha com a estratégia de Pequim de empurrar a indústria naval para produtos mais sofisticados, como gaseiros, porta-contêineres de grande porte e embarcações com tecnologia “verde”.

Nos últimos meses, pacotes de contratos anunciados por estaleiros em cidades como Yangzhou e Xangai incluíram encomendas de navios de transporte de gás liquefeito (VLGCs) de 90 mil m³, porta-contêineres de até 18 mil TEUs e petroleiros do tipo Aframax, além de cargueiros de veículos e graneleiros de maior porte. Segundo dados da Clarksons citados pela imprensa chinesa, apenas o Estaleiro Jiangnan acumula 113 navios em carteira, somando 11,72 milhões de toneladas de porte bruto, incluindo embarcações de GNL, navios de etano, porta-contêineres e unidades de abastecimento de GNL, com entregas programadas até 2030.

Esse movimento consolida a guinada da indústria naval da China em direção a navios de média e alta tecnologia, muitas vezes preparados para operar com combustíveis alternativos ou sistemas de propulsão de baixo carbono. Relatórios recentes indicam que, em alguns grandes grupos chineses de construção naval, os chamados “navios verdes” e projetos de maior complexidade já respondem por mais de 70% das novas encomendas, reforçando a intenção do país de disputar margens mais altas em segmentos como gás, contêiner e embarcações especializadas.

De acordo com dados do Ministério da Indústria e Tecnologia da Informação da China, o país mantém liderança em produção, novas encomendas e carteira de pedidos da construção naval global, com participação superior a 50% em vários desses indicadores. Para armadores internacionais, a combinação de escala, capacidade tecnológica e foco em navios de maior valor consolida os estaleiros chineses como fornecedores centrais na renovação de frota voltada à transição energética e às principais rotas de comércio marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2026

EMPRESAS COREANA E ESTADUNIDENSE FECHAM ACORDO PARA MODERNIZAR ESTALEIRO DOS EUA

Da Redação Indústria naval 01/08/2026 - 17:28



A HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering assinou um memorando de entendimento com a norte-americana Fraser Industries para apoiar a modernização de estaleiros nos Estados Unidos, com foco em soluções integradas de projeto, automação e digitalização da produção.

A parceria marca o primeiro projeto da companhia coreana desde que a empresa passou a incluir, em seus objetivos de negócio, o desenvolvimento e fornecimento de plataformas digitais de engenharia e manufatura, em março de 2026.

Segundo comunicado da HD Korea, o acordo prevê atuação em todo o ciclo de vida dos estaleiros, incluindo diagnóstico de instalações, redesenho de layout de pátios e fábricas, implantação de robótica e automação, além de sistemas baseados em inteligência artificial e dados para gestão de custos, prazos, qualidade e produtividade.

O estaleiro Fraser Shipyards, localizado às margens do Lago Superior, na região dos Grandes Lagos, será utilizado como modelo de demonstração para o programa de modernização. As empresas planejam assinar ainda em 2026 um contrato de consultoria em modernização de estaleiros, o que deve detalhar a execução do pacote de tecnologia e serviços descrito no memorando.

De acordo com reportagens da imprensa sul-coreana, o projeto integra uma agenda mais ampla de cooperação em construção naval entre Coreia do Sul e Estados Unidos, que inclui iniciativas de “digital yard” para conectar, em uma mesma plataforma, dados de projeto, produção, suprimentos e controle de qualidade. A expectativa é que o modelo desenvolvido para o estaleiro da Fraser possa ser replicado em outras instalações norte-americanas em um esforço de revitalização da indústria naval do país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/08/2026

ESPERA POR REGULAMENTAÇÃO DA LEI DAS EÓLICAS OFFSHORE ADIA ESTUDOS

Por Danilo Oliveira Offshore 31/07/2026 - 21:02



Setor aguarda, há mais de um ano, decreto com regras para cessão de áreas para estudos de viabilidade. Nesta semana, MME publicou metodologia para seleção de locais destinados a parques eólicos no mar

O Ministério de Minas e Energia (MME) publicou, nesta semana, a metodologia para seleção de áreas destinadas à eólicas offshore no Brasil. A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) elaborou o documento, que define como serão identificados onde os projetos podem ocorrer, conciliando o desenvolvimento do setor com os demais usos do mar e as exigências da Lei 15.097/2025.

Mais de um ano após a publicação, o setor ainda aguarda a regulamentação dessa legislação, que permitirá a cessão de áreas marinhas para estudos de viabilidade técnica.

A Lei 15.097, de 10 de janeiro de 2025, disciplina o aproveitamento de potencial energético offshore no Brasil. Sendo o espaço marinho um bem público da União, a cessão de uso para o aproveitamento para a geração elétrica deve ser outorgada pelo poder concedente e seguir os princípios, diretrizes e vedações contidos nos instrumentos legais. A nota técnica produzida pela EPE detalha a metodologia desenhada e estabelece um fluxo de processos estruturado em etapas, considerando critérios técnicos, ambientais, sociais e econômicos para a seleção de áreas para oferta para eólicas offshore.

A EPE propôs a metodologia para subsidiar tecnicamente a tomada de decisão do poder concedente quanto à definição locacional das áreas a serem ofertadas nos procedimentos de outorga de direito de uso, visando ao desenvolvimento de projetos de geração eólica offshore no espaço marinho brasileiro.

A Coalizão Eólica Marinha (CEM), associação dedicada ao fomento exclusivo da indústria eólica offshore no Brasil, ressalta que as autorizações a serem concedidas não serão para geração de energia, e sim para projetos de pesquisa e obtenção de dados. A diretora-presidente da CEM, Roberta Cox, disse à Portos e Navios que a demora na publicação do decreto é o maior entrave legislativo das eólicas offshore, pois ele é necessário para a elaboração dos estudos pelos empreendedores, que precisam avaliar o comportamento do assoalho marinho e a potência dos ventos, por exemplo.

O decreto vai trazer as regras infralegais determinando os órgãos responsáveis pela concessão, prazos e autorizações. A estimativa de prazo do grupo de trabalho (GT) das eólicas offshore do MME havia sido definida até o final de maio para que o decreto fosse apresentado à Casa Civil, porém ela não foi cumprida. Há expectativa de que o decreto seja publicado até setembro, antes das Eleições.

“A legislação correu muito bem no Senado. Foi extremamente debatida no Congresso e sancionada em janeiro de 2025. Mas ela versa sobre essa concessão marinha para desenvolver os projetos de offshore. Não é como em terra que você pode comprar um ‘retângulo’ e colocar a sua indústria. No mar, é área da União, tem que ter uma concessão. A lei fala sobre isso e estamos esperando o decreto para regulamentá-la”, ressaltou Roberta.

A coalizão estima até 10 anos para que os projetos saiam do papel e comecem a gerar energia no mar. O início da implantação também dependerá da disponibilidade de embarcações especializadas, que hoje só são encontradas no mercado internacional, que está bastante aquecido em diferentes regiões do planeta. “O que a gente quer é a concessão dessa área marinha para estudar. E depois de estudar e de conseguir todas as licenças, conseguir a janela de embarcação para fazer a instalação no Brasil. A gente vai ter a geração de energia daqui uns 8 a 10 anos”, projetou Roberta.

O membro do conselho administrativo da CEM, José Luís Baptista Junior, acrescentou que esses estudos utilizam boias e equipamentos no mar que permitem a medição dos ventos, temperatura, ondas e outros fatores para entender a viabilidade e vento suficiente para instalar um parque eólico no local, bem como definir qual tipo de fundação é a mais adequada para o empreendimento e quantas turbinas podem ser implantadas. “Estudar é ficar um tempo grande, mais do que um ano, às vezes dois anos, medindo e coletando os dados para projetar qual o tamanho do parque”, resumiu Baptista Junior, que também é diretor de energias renováveis da Oceânica.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2026

TECON 10: COM LEILÃO EM 2027, FIESP PEDE CELERIDADE E REGRAS PRÓ-CONCORRÊNCIA

Por Danilo Oliveira Portos e logística 31/07/2026 - 19:35



Entidade defende modelagem do leilão que assegure abertura, concorrência, eficiência e modicidade tarifária para participantes, com aprovação prévia de plano de desinvestimento para empresas que já operam no porto paulista

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) defendeu celeridade à realização do leilão do Tecon Santos 10 e um modelo que assegure abertura, concorrência, eficiência e modicidade tarifária. O manifesto foi divulgado nesta sexta-feira (31), um dia após a declaração do ministro de portos e aeroportos,

Tomé Franca, de que o certame do novo terminal de contêineres do complexo portuário paulista deve ficar para o começo de 2027.

A entidade é favorável que o edital condicione a vitória de qualquer participante que já tenha presença relevante, ou gere risco concorrencial no complexo, à aprovação prévia de um plano de venda de ativos (desinvestimento) para empresas que já possuem operações no porto. A Fiesp alertou que a construção das regras do edital, que deve ocorrer ainda em 2026, será determinante para assegurar ampla participação de interessados e o sucesso do projeto, preservando a concorrência no Porto de Santos.

“O contrato também precisa introduzir indicadores de qualidade do serviço, com metas operacionais transparentes, auditorias e penalidades em caso de descumprimento, além de incentivos à inovação e modernização”, declarou o presidente da Fiesp, Paulo Skaf, no comunicado.

A Fiesp considera importante que os recursos arrecadados com a outorga do leilão sejam obrigatoriamente reinvestidos no próprio Porto de Santos e em seus acessos terrestres e aquaviários. A avaliação é que essa é uma oportunidade de superar gargalos sistêmicos para impulsionar a competitividade do setor produtivo brasileiro.

Após mais de 10 previsões de que o leilão do novo terminal de contêineres do Porto de Santos ocorreria ainda em 2026, o governo admitiu que o certame ficou para o ano que vem. Na última quinta-feira (30), durante evento sobre o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), o ministro de portos e aeroportos, Tomé Franca, afirmou que o objetivo é que o edital seja lançado até o final deste ano, mas que os prazos regimentais para a análise na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e no Tribunal de Contas da União (TCU) estendem a tramitação por até três meses.

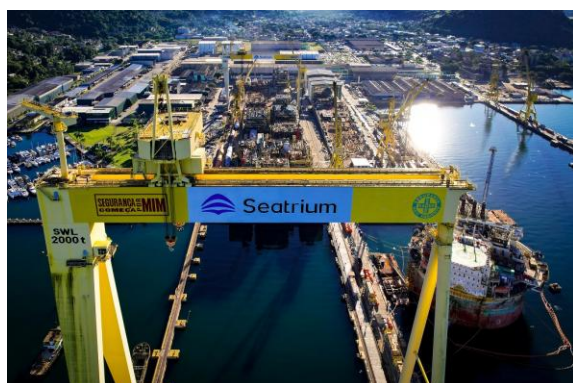
"Acho que dá para a gente lançar o edital esse ano. Como deve haver um novo desenho da modelagem estabelecida e já analisada pela Antaq e pelo tribunal de contas (TCU), após essa diretriz, o processo volta para a Antaq para nova análise e para o tribunal de contas para nova análise. São órgãos colegiados que demandam algum tempo para sua análise. Num processo como esse a gente deve ter um edital em 60 a 90 dias. A gente consegue lançar o edital, mas, provavelmente, o leilão deve acontecer nos primeiros meses de 2027", disse o ministro no evento, que ocorreu na sede do BNDES, no Rio de Janeiro (RJ).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2026

SEATRUM MIRA CARTEIRA GLOBAL QUE SOMA US\$ 25 BILHÕES EM 2 ANOS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 31/07/2026 - 18:42



América do Sul concentra US\$ 6 bilhões, com destaque para Brasil e Guiana. Grupo, que opera estaleiros em SC, RJ e ES, registrou lucro de US\$ 290 milhões no semestre e tem no radar oportunidades nas áreas de O&G, eólicas offshore e conversões

A Seatrump registrou lucro líquido de S\$ 373 milhões, o equivalente a US\$ 290,6 milhões, no primeiro semestre, ante 144 milhões de dólares singapurianos (US\$ 112 milhões) no mesmo período de 2025. Excluindo os ganhos com desinvestimentos, o lucro líquido cresceu 54% em relação ao ano anterior, chegando a S\$ 212

milhões (US\$ 165 milhões), refletindo a melhoria na qualidade dos lucros e da alavancagem operacional do grupo, que mira novas oportunidades em um pipeline global superior a S\$ 32 bilhões (US\$ 25 bilhões) nos próximos 24 meses.

A estratégia é converter oportunidades do pipeline em novos contratos para ampliar sua carteira de projetos, priorizando aqueles de maior qualidade para clientes de classe mundial. Esse potencial no



radar está diversificado entre projetos das áreas de petróleo e gás (aproximadamente S\$ 21 bilhões), energia eólica offshore (aproximadamente S\$ 9 bilhões) e conversões (aproximadamente S\$ 2 bilhões). Convertendo em dólares dos EUA, respectivamente, US\$ 16,4 bilhões, US\$ 7 bilhões e US\$ 1,6 bilhão.

Com sede e listada em Singapura, a Seatrium atua em 15 países, dentre eles o Brasil onde está há mais de 20 anos. O portfólio abrange sistemas essenciais de energia offshore para novas construções e conversões em petróleo e gás; energia eólica offshore; e reparos e modernizações.

Na América do Sul, a empresa mapeou S\$ 8 bilhões (US\$ 6,2 bilhões) em oportunidades, com foco em Brasil e Guiana, para os próximos 24 meses, incluindo novos FPSOs, fabricação de módulos e integração. O montante equivale a 25% do pipeline global da empresa. A Seatrium verifica avanço em seis FPSOs da Petrobras: P-78, que alcançou o primeiro gás no campo de Búzios; P-80; P-82; P-83; P-84; e P-85.

A empresa destacou que os projetos em andamento permanecem, em sua maioria, dentro do cronograma, incluindo megaprojetos como os FPSOs P-80 e P-82 para a Petrobras e a unidade flutuante Shell Sparta FPU1 (Floating Production Unit), com lançamento previsto para o segundo semestre de 2026.

A carteira líquida de projetos da Seatrium, em 30 de junho de 2026, totalizava S\$ 13,3 bilhões (US\$ 10,4 bilhões), composta por 24 projetos com entregas previstas até 2033. Com a conclusão de três projetos até o momento, a participação de projetos legados não-FPSO, de menor margem, caiu para cerca de 1% da carteira líquida. Mais de 95% da carteira é composta por projetos Series Build, que proporcionam maior previsibilidade e segurança na execução, além de eficiência.

Resultados

A receita da Seatrium cresceu 4,7% nos seis primeiros meses do ano, atingindo S\$ 5,6 bilhões (US\$ 4,4 bilhões), ante S\$ 5,4 bilhões no primeiro semestre do ano passado, sustentada pela execução consistente da robusta carteira de contratos do grupo. A margem bruta aumentou para 8,6%, frente a 7,4% de janeiro a junho de 2025. Os principais impulsionadores da margem incluem uma crescente participação de projetos com margens mais elevadas e a redução dos custos indiretos (overheads) devido ao aumento da produtividade, desinvestimentos estratégicos e à contínua disciplina na gestão de custos. O Ebitda do primeiro semestre de 2026, excluindo ganhos com desinvestimentos, aumentou 20%, chegando a S\$ 479 milhões (US\$ 373 milhões).

“Em um ambiente macroeconômico cada vez mais volátil, a execução disciplinada e a eficiência de margem são fundamentais para a resiliência dos lucros no longo prazo. Nosso foco na otimização estrutural de custos gerou valor e já começou a produzir resultados concretos”, analisou o CEO da Seatrium, Chris Ong.

Atualmente, o segmento de Reparos e Modernizações (Repairs & Upgrades) continua proporcionando base resiliente de resultados recorrentes e capturando oportunidades crescentes em segmentos de alto valor agregado, incluindo navios transportadores de Gás Natural Liquefeito (LNGC), unidades FSRU, navios de cruzeiro, embarcações navais e usinas flutuantes de energia (powerships), entre outras embarcações.

A Seatrium destacou que o Brasil continua sendo o mercado âncora para FPSOs em águas profundas, apoiado por custos de equilíbrio significativamente inferiores aos atuais preços do petróleo. Em paralelo, a demanda por novas construções, conversões e modernizações cresce na Guiana, África Ocidental e Sudeste Asiático.

No Brasil, a Seatrium possui três estaleiros localizados em Angra dos Reis (RJ), Aracruz (ES) e Navegantes (SC), que contribuem para o cumprimento das exigências de conteúdo local. A empresa avalia que está bem posicionada para competir em toda a cadeia de valor dos FPSOs, incluindo futuras licitações no Brasil com escopo EPCC (Engineering, Procurement, Construction and Commissioning) completo semelhante ao dos seis projetos da série ‘P’ atualmente em sua carteira.

O grupo identifica que a restrição na oferta global de Gás Natural Liquefeito (GNL), combinada com a crescente prioridade dada à segurança energética e à diversificação do abastecimento, vem impulsionando a demanda por unidades FLNG (Floating Liquefied Natural Gas) e FSRUs como alternativas flexíveis e de rápida implementação em comparação à infraestrutura convencional.

Aproveitando o portfólio e a entrega de duas conversões operacionais de LNGC para FLNG e mais de 90% das conversões globais de FSRU/FSU, a Seatruium conquistou um novo contrato de conversão de FSRU no primeiro semestre de 2026. Juntamente com seu projeto proprietário FLNG-X, a empresa se considera forte para capturar a próxima onda de oportunidades em conversões e novas construções voltadas ao mercado de gás.

Eólica Offshore

A Seatruium também aposta em toda a cadeia de valor da energia eólica offshore, oferecendo soluções integradas do mar à rede elétrica, que abrangem subestações offshore, embarcações de grande capacidade de içamento, navios de instalação de turbinas eólicas e fundações flutuantes para parques eólicos.

O grupo considera estar bem posicionado para aproveitar oportunidades de crescimento nos principais mercados globais de energia eólica offshore. Embora o ritmo das decisões finais de investimento (FIDs) possa ser mais moderadas no curto prazo, a leitura é que a demanda de longo prazo é sustentada por programas de modernização e expansão das redes elétricas na Europa e por metas ambiciosas de energia renovável na região Ásia-Pacífico, reforçando o pipeline de projetos de infraestrutura para energia eólica offshore.

A expectativa da Seatruium é que os principais fatores que impulsionaram as margens no primeiro semestre de 2026 devam se manter ao longo de todo o ano, proporcionando melhorias progressivas nas margens. Além dos ganhos pontuais provenientes de desinvestimentos, o grupo espera que seu lucro líquido no exercício fiscal de 2026 seja significativamente superior ao registrado no ano passado.

O CEO considera que o pipeline global de oportunidades continua robusto e que o grupo está envolvido em todos os principais mercados de energia, esperando que o ritmo das FIDs acelere nos próximos trimestres. “Permanecemos firmes em nossas prioridades estratégicas e estamos no caminho para alcançar nossas metas de estado estável para o ano fiscal de 2028, o que deverá aumentar o retorno total aos acionistas”, concluiu Ong.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2026

CONFERÊNCIA DA NAVALSHORE DEBATERÁ REGULAÇÃO, COMPETITIVIDADE E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NA INDÚSTRIA MARÍTIMA

Por Assinante Indústria naval 31/07/2026 - 12:47



A Navalshore chega à 20ª edição este ano com uma agenda robusta em sua conferência. Distribuída em três dias, de 18 a 20 de agosto, a programação aborda segurança jurídica, regulação, competitividade, retomada da construção naval, transição energética, descomissionamento offshore, descarbonização de frotas e impactos das mudanças climáticas na navegação e nos portos.

18 de agosto: segurança jurídica e novo ciclo da indústria marítima

O primeiro dia da Conferência Navalshore 2026 abre com o painel “Investimentos e segurança jurídica: a importância da regulamentação da OIT 169”, que coloca em foco os efeitos da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho sobre projetos portuários, de navegação e logística.



Participam Frederico Bussinger (Katalysis Consultoria e Empreendimentos), Flávio Acatauassu (AMPORT), Léia Bezerra do Vale (Funai) e Marco Antonio Delfino de Almeida, do Ministério Público Federal, sob moderação de Fabio Vasconcelos, vice-presidente do SINAVAL.

Na sequência, o painel “Indústria marítima: prioridades, fomento e desafios regulatórios para um novo ciclo” aprofunda a discussão sobre a retomada da indústria naval e de apoio marítimo, com a presença de Otto Luiz Burlier da Silveira Filho (Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação – MPOR), Dino Antunes Dias Batista (Syndarma/Abeam), Marcos Augusto de Almeida (ABAC) e Ariovaldo Rocha (SINAVAL), moderados por Luis de Mattos, diretor da RBNA Consult.

A tarde se completa com duas palestras estratégicas: Jones Soares, diretor de Transportes Marítimos da Transpetro, apresenta os planos de ampliação da frota com foco em navios “smart” e sustentáveis, e o contra-almirante Luciano Calixto de Almeida Junior, comandante de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul, discute o papel da Marinha, da Amazônia Azul e da indústria naval na garantia dos adequados meios navais.

19 de agosto: competitividade em transição e cadeia de navieças

O segundo dia começa com uma palestra institucional da Transpetro, reforçando o papel da empresa na logística de combustíveis e na operação de frota própria em um cenário de transição energética. Em seguida, o painel “Competitividade marítima em transição: os impactos do Renaval e da Reforma Tributária” analisa como mudanças regulatórias e fiscais podem redesenhar custos, investimentos e o ambiente de negócios de armadores, terminais e serviços marítimos, com participação de Heitor Resende (Wilson Sons) e Anderson Fajardo (SINAVAL), sob moderação do advogado Luciano Filippo.

À tarde, o painel “Do estaleiro ao fornecedor: como integrar a cadeia de navieças na retomada naval” coloca em evidência fabricantes de equipamentos, tecnologia e sistemas para a indústria naval e offshore. O debate reúne Otto Luiz Burlier da Silveira Filho (MPOR), Gustavo de Freitas Tinoco (ANP), Leandro Pinto (CSENO/ABIMAQ) e João Augusto Azeredo (ABEEMAR/SINAVAL), com moderação de Luiz Carlos Barradas, presidente da SOBENA, discutindo integração entre conteúdo local, política industrial, programas de renovação de frota e capacidade instalada dos estaleiros.

20 de agosto: descomissionamento, descarbonização e clima

O terceiro dia da conferência é dedicado à transição energética e à agenda climática aplicada à navegação e aos portos. O painel “Descomissionamento: regulação, economia e cadeia de serviços em construção” reúne Newton Pereira (UFF), Karen Alves (ANP), Erik Cunha (Oceanpact), Jéssica Germano (FGV Energia) e Mauro Destri (Destri Energy), sob moderação da advogada Fabrine Hartog, para discutir marcos regulatórios, modelos de negócios e oportunidades de serviços em projetos de descomissionamento offshore.

Na sequência, Jones Soares apresenta palestra sobre o plano de descarbonização da frota da Transpetro, abordando eficiência energética, tecnologias embarcadas e metas de redução de emissões nas operações marítimas da companhia. Encerrando a conferência, o painel “Mudanças climáticas – impactos na navegação doméstica e sistemas portuários” traz o comandante Fernando Alberto (SecIMO/IMO), Rubens Filho (Pacto Global da ONU), Murillo de Moraes Rego Correa Barbosa (ATP) e Uirá Cavalcanti (ANTAQ), com moderação de Antonio Fernandez Prada Junior (Petrobras), para debater riscos físicos, adaptação de infraestrutura, regulação internacional e compromissos de sustentabilidade em portos e hidrovias.

Fórum de referência para a economia do mar

Com a presença de representantes do governo, reguladores, entidades setoriais, empresas de navegação, terminais portuários, estaleiros, fornecedores de equipamentos e serviços, a Conferência Navalshore 2026 reitera seu papel como fórum de referência para formulação de políticas públicas, regulação e estratégias empresariais da economia do mar. A combinação entre painéis técnicos e palestras institucionais faz da programação um espaço privilegiado para quem busca atualizar-se



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 127/2026
Página 79 de 79
Data: 03/08/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

sobre segurança jurídica, competitividade, transição energética e sustentabilidade, além de ampliar networking com os principais atores do mercado marítimo brasileiro.

A Navalshore 2026 tem o patrocínio Master da Transpetro.

Serviço – Conferência Navalshore 2026

Data: 18 a 20 de agosto de 2026

Local: ExpoMag, Rio de Janeiro (RJ)

Horário: 13h às 20h

Credenciamento para visitar a Navalshore:

<https://inscricaoeletronica.app.br/navalshore2026/inscricao/>

Organização: Navalshore Organização de Eventos

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 03/08/2026