

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 128/2026
Data: 05/08/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	5
GOVERNO FEDERAL NÃO FECHA MODELAGEM DO TECON SANTOS 10 E ARRASTA LEILÃO.....	5
EMPRESÁRIOS CRITICAM TRAÇADO PROPOSTO PARA ACESSO AO PORTO DE SANTOS PELA TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES.....	6
PORTO DE SANTOS FAZ PREVENÇÃO CONTRA O VÍRUS EBOLA APÓS ALERTA DA OMS.....	8
PORTO DE SANTOS ABRE LICITAÇÃO PARA COMPRA DE MOEDAS E PLACAS DESTINADAS À GUARDA PORTUÁRIA.....	9
IMPLANTAÇÃO DE ZONA RETROPORTUÁRIA EM GUARUJÁ AINDA ESTÁ SOB ANÁLISE.....	10
CANAL DO PORTO DE SANTOS TEM CONSULTA PÚBLICA PRORROGADA PELA TERCEIRA VEZ.....	11
DESAPROPRIAÇÕES EM SANTOS PARA OBRA DO TÚNEL SEGUEM INDEFINIDAS E PODEM PARAR NA JUSTIÇA.....	12
FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA MAIS DE R\$ 95 MILHÕES PARA INVESTIMENTOS NO NORTE DO BRASIL.....	13
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO.....	14
KONTA II ZARPA DO PORTO PIAUÍ COM 1ª CARGA DE FERRO DE PIRIPIRI PARA A CHINA.....	14
APM TERMINALS INICIA OPERAÇÃO TERRESTRE EM SUAPE. NAVIOS SÓ EM AGOSTO.....	16
ENTRAVES LOGÍSTICOS DRENAM R\$ 1,1 BILHÃO POR ANO DA ECONOMIA DE PE.....	18
ARMAZENAMENTO EM BATERIAS DOBRA DE TAMANHO NO BRASIL EM APENAS UM ANO.....	19
SUAPE REGISTRA MENOR ATRASO EM OPERAÇÃO DE CONTÊINERES ENTRE 12 PORTOS DO PAÍS.....	21
SUDENE LEVA ESTUDO DE VIABILIDADE DA TRANSNORDESTINA A PREFEITOS DE PERNAMBUCO.....	23
JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP.....	25
INSTITUTO PORTA ANUNCIA NOVA DIRETORA DE OPERAÇÕES E REFORÇA FOCO EM CAPACITAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO ..	25
SANTOS BRASIL ABRE INSCRIÇÕES PARA PROGRAMA DE ESTÁGIO COM BOLSA-AUXÍLIO INICIAL DE R\$ 1.750.....	26
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	26
ANTAQ RECEBE NOVOS SERVIDORES APROVADOS NO CPNU.....	26
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	27
REGIÃO SUL REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO AÉREA DA HISTÓRIA NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	27
MPOR E ANTAQ ABREM CONSULTA PÚBLICA SOBRE A FUTURA CONCESSÃO DO SISTEMA AQUAVIÁRIO INTEGRADO DO SUL E LAGOA MIRIM.....	28
MPOR PUBLICA PLANO MESTRE DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PARANAGUÁ E ANTONINA.....	29
ENTENDA A DIFERENÇA ENTRE CABOTAGEM E NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO.....	30
DO GRÃO AO CONTÊINER: PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTAM CARGAS ESTRATÉGICAS NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	31
BE NEWS – BRASIL EXPORT – do dia 05/08/2026.....	33
EDITORIAL – EM BUSCA DE EQUIDADE E DESENVOLVIMENTO.....	33
OPINIÃO – DIREITO - CONFLITOS HÍBRIDOS E A PROTEÇÃO DE SERVIÇOS ESSENCIAIS.....	34
POLÍTICA - CONVENÇÕES CHEGAM AO FIM E ELEIÇÕES TÊM NOVA FASE.....	36
NACIONAL - HUB – CURTAS - PORTO DE ITAJAÍ NEGOCIA AJUSTES NA CONCESSÃO DO CANAL SEM ALTERAR CRONOGRAMA.....	36
<i>Reunião com o ministro.....</i>	37
<i>Insistência.....</i>	37
<i>Medida estratégica.....</i>	37
<i>Nova diretora.....</i>	37
POLÍTICA - REPUBLICANOS DIZ NÃO A FLÁVIO E DECLARA NEUTRALIDADE NA ELEIÇÃO.....	37
POLÍTICA - UNIÃO BRASIL TAMBÉM NÃO VAI APOIAR NINGUÉM.....	39
POLÍTICA - SEM APOIOS, PL AFIRMA QUE JÁ TEM NOME PARA SER VICE DE FLÁVIO.....	39
POLÍTICA - AÉCIO DESISTE DE CONCORRER AO SENADO.....	40
TRANSPORTES - PORTOS - SANTOS, PARANÁ E ITAJAÍ AMPLIAM MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	41
TRANSPORTES - PORTOS - SOJA, PETRÓLEO E CONTÊINERES IMPULSIONAM PORTOS DO NORTE E DO NORDESTE.....	42
TRANSPORTES - PORTOS - CHUVAS INTENSAS COLOCAM PORTOS DO RS EM ALERTA.....	43
TRANSPORTES - PORTOS - MPOR PUBLICA PLANO MESTRE DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA.....	44
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - INFRAESTRUTURA É PRIORIDADE PARA A AVIAÇÃO, DIZ TOMÉ FRANCA.....	45
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - ANAC APROVA REEQUILÍBRIO DE R\$ 50,9 MI NO CONTRATO DO AEROPORTO DE FORTALEZA.....	46
BRASIL EXPORT - PLANEJAMENTO E SUSTENTABILIDADE ORIENTAM DEBATE SOBRE FUTURO.....	46
BRASIL EXPORT - FABRÍCIO JULIANO DEFENDE PROTAGONISMO DA AGENDA SOCIAL.....	47
BRASIL EXPORT - CONSELHO DESTACA AVANÇO FEMININO NA INFRAESTRUTURA.....	48
BRASIL EXPORT - CASA BRASIL EXPORT PASSA A ABRIGAR O IPEGEN.....	49



BRASIL EXPORT - AGENDA DO CONSELHO ESG PRIORIZA CONHECIMENTO E GOVERNANÇA	49
BRASIL EXPORT - PAINEL DEBATE FORTALECIMENTO DAS PRÁTICAS ESG NAS INSTITUIÇÕES PÚBLICAS	50
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS ANUNCIA REDUÇÃO DO PREÇO DE GÁS NATURAL EM 0,9%	51
PETRÓLEO E GÁS - DIRETOR DA ANP CELEBRA PRODUÇÃO	52
PETRÓLEO E GÁS - INOVAÇÃO - GRANDE DEBATE PARA UMA RESPOSTA SÓ!	53
COMÉRCIO EXTERIOR - LULA E PUTIN DISCUTEM SITUAÇÃO GEOPOLÍTICA E COMÉRCIO BILATERAL	54
COMÉRCIO EXTERIOR - EUA SE APROXIMAM MAIS DO PARAGUAI	55
COMÉRCIO EXTERIOR - OPINIÃO - A GUERRA SEM FIM NO ORIENTE MÉDIO E A AMEAÇA DE UMA NOVA CRISE GLOBAL DE INSEGURANÇA ALIMENTAR	56
FINANÇAS - DÓLAR VAI A R\$ 5,13 COM PETRÓLEO EM BAIXA E CENÁRIO ELEITORAL	59
FINANÇAS - BOLSA DESCOLA DE NY E TEM LEVE QUEDA	60
COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - O PRIMEIRO DISCURSO DO LÍDER NÃO ACONTECE NA REUNIÃO. ACONTECE NO COMPORTAMENTO	60
JUSTIÇA - FLÁVIO DINO AUTORIZA ABERTURA DE TERCEIRO INQUÉRITO SOBRE LULINHA	62
JUSTIÇA - MORAES PEDE PARECER SOBRE BOLSONARO	63
INTERNACIONAL - GOVERNO TRUMP REVOGA VISTO DA EMBAIXADORA DO BRASIL NOS EUA	64
INTERNACIONAL - IRÃ E OMÃ PROGRIDEM EM ACORDO PARA REABRIR ESTREITO DE ORMUZ	65
INTERNACIONAL - IRÃ NÃO QUER ESCALAR TENSÃO, DIZ PRESIDENTE	67

BE NEWS – BRASIL EXPORT – do dia 04/08/2026..... 67

EDITORIAL – INCLUIR NÃO É APENAS CONTRATAR	67
OPINIÃO – ARTIGOS – GESTÃO - COMPETITIVIDADE ALÉM DO CAIS	68
POLÍTICA - LULA JÁ VÊ HADDAD COMO SEU SUCESSOR NA PRESIDÊNCIA	70
NACIONAL - HUB – CURTAS - EL NIÑO DEVE ATINGIR A CATEGORIA “MUITO FORTE” E AMPLIAR EVENTOS CLIMÁTICOS ...	71
<i>El Niño “muito forte”</i>	<i>71</i>
<i>Secas e alagamentos</i>	<i>71</i>
<i>Recorde aéreo</i>	<i>72</i>
<i>Pico de movimento</i>	<i>72</i>
<i>Novo desafio</i>	<i>72</i>
POLÍTICA - TEREZA CRISTINA INSISTE E AINDA NÃO DESCARTA SER VICE DE FLÁVIO	72
POLÍTICA - ZEMA DEIXA BH E SE MUDA PARA SP	73
POLÍTICA - CONGRESSO NACIONAL ADIA VOLTA AO TRABALHO E AINDA REDUZ AGENDA	74
POLÍTICA - MULHERES PEDEM VOTAÇÃO DO PL DA MISOGÍNIA	75
TRANSPORTES - PORTOS - SOPESP E GOVERNO DE SP UNEM ESFORÇOS POR INCLUSÃO NO SETOR PORTUÁRIO	75
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE CABEDELO PASSA POR AUDITORIA NACIONAL DE SEGURANÇA	77
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE FORTALEZA MOVIMENTA 2,59 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º SEMESTRE	78
TRANSPORTES - AEROPORTOS - REGIÃO NORTE SUPERA 100 MIL PASSAGEIROS INTERNACIONAIS PELA 1ª PRIMEIRA VEZ..	79
TRANSPORTES - AEROPORTOS - ANAC PROMOVE ROADSHOW SOBRE REPACTUAÇÃO DA CONCESSÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA	80
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - EVE REALIZA PRIMEIRO VOO DE TRANSIÇÃO COM PROTÓTIPO DE EVTOL	81
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - BNDES FINANCIA EXPORTAÇÃO DE ATÉ 19 JATOS DA EMBRAER PARA O CANADÁ	82
TRANSPORTES - RODOVIAS - LEILÃO DA VIA BRASIL BR-163 SERÁ REALIZADO EM 12 DE NOVEMBRO	82
TRANSPORTES - RODOVIAS - PROJETO PROPÕE INCLUSÃO DE IMIGRANTES PARA REDUZIR FALTA DE MOTORISTAS	84
TRANSPORTES - FERROVIAS - ANTT CONCLUI CICLO DE AUDIÊNCIAS SOBRE CONCESSÃO DA MALHA SUL	85
TRANSPORTES - FERROVIAS - PROJETO PREVÊ RETOMADA DE FERROVIA DESATIVADA HÁ MAIS DE 30 ANOS EM SC	87
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS DESCOBRE GÁS EM POÇO NA MARGEM EQUATORIAL DA COLÔMBIA	87
PETRÓLEO E GÁS - PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS SOBE 4,3%	88
MINERAÇÃO - EQUINOX GOLD CONCLUI FUSÃO COM A ORLA MINING E CRIA NOVA GIGANTE DO OURO	89
URBANISMO - OPINIÃO - INFRAESTRUTURA - MOBILIDADE EM CRISE E O ABANDONO DO ESPAÇO URBANO	91
FINANÇAS - COPOM SE REÚNE PARA DEFINIR TAXA DE JUROS COM PROJEÇÕES DE CORTES	92
FINANÇAS - DÓLAR TEM LEVE ALTA, COTADO A R\$ 5,08	93
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - FIFA, UEFA E A LIÇÃO SOBRE O VALOR DO SEU CAPITAL SIMBÓLICO	94
JUSTIÇA - FACHIN PROPÕE CÓDIGO DE ÉTICA COM REGRAS PARA PRESENÇA EM EVENTOS	95
JUSTIÇA - TENSÃO FORTALECE A DEMOCRACIA, DIZ MINISTRO	96
JUSTIÇA - JUSTIÇA DE SP REJEITA AÇÃO DA FAMÍLIA DE MORAES CONTRA SENADOR	97
JUSTIÇA - STF ANULA RESTRIÇÃO A BENEFÍCIO DE PCD	98
INTERNACIONAL - JAVIER MILEI VOLTA A ATACAR LULA E AMPLIA TENSÃO DIPLOMÁTICA	98
INTERNACIONAL - UE PEDE AÇÃO PARA PROTEGER FRONTEIRAS	99
INTERNACIONAL - ATAQUE DE DRONES DA UCRÂNIA EM PRAIA RUSSA DEIXA SETE MORTOS	100
INTERNACIONAL - IRÃ ESTAVA PRONTO PARA RETALIAR UCRANIANOS	101

JORNAL O GLOBO – RJ..... 102

POR QUE OS JUROS DO BNDES NÃO PARAM DE SUBIR SE O BANCO CENTRAL TEM FEITO CORTES SUCESSIVOS NA SELIC? ... 102



PREFEITURAS DO RIO E DE CAXIAS SE UNEM PARA CRIAR MURALHA DIGITAL	104
COM FROTA RECORDE EMBALADA PELO AGRO, FEIRA DE AVIAÇÃO EXECUTIVA DEVE MOVIMENTAR ATÉ US\$ 200 MILHÕES EM SP	107
IRÃ E OMÃ CHEGAM A CONSENSO SOBRE ROTA DE NAVEGAÇÃO NO ESTREITO DE ORMUZ, DIZ CHANCELARIA IRANIANA	109

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 111

TCU SUSPENDE CONTRATO PARA DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS	111
GRANDES PETROLÍFERAS MUNDIAIS REGISTRAM LUCROS CADA VEZ MAIORES COM GUERRA PROLONGADA NO IRÃ	112
OPINIÃO - PAÍS TRAVA NO SETOR ELÉTRICO AO TROCAR COMPETIÇÃO POR INFLUÊNCIA E RISCO PRIVADO POR ENCARGO PÚBLICO	113

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 114

PLANO DE LOGÍSTICA QUER INVESTIR R\$ 1,225 TRI ATÉ 2050.....	114
PARA ENFRENTAR EL NIÑO, GOVERNO REDUZIRÁ GERAÇÃO HIDRELÉTRICA	116
LUCRO DA AURA MINERALS ATINGE RECORDE DE US\$ 217,7 MILHÕES NO 2º TRIMESTRE	117
BRAVA FECHA 2º TRIMESTRE COM LUCRO DE R\$ 871 MILHÕES	118
GOVERNO ASSINA CONTRATOS COM EMPRESAS VENCEDORAS NO LEILÃO DO PRÉ-SAL	119

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 120

O INSTITUTO PORTA ANUNCIOU A CHEGADA DE DANIELLE CLERMAN COMO NOVA DIRETORA DE OPERAÇÕES.....	120
PRIORIDADE PARA NAVIOS-PATRULHA MARCA VOLTA DE PROJETOS DE DEFESA AO FMM	121
ARTIGO - CONTRATO CIVIL NÃO É "PEJOTIZAÇÃO": PRECISAMOS CORRIGIR O ERRO TERMINOLÓGICO	122
ONE TEM LUCRO DE US\$ 31 MILHÕES NO 1º TRIMESTRE FISCAL	124
PRODUÇÃO DE PETRÓLEO BATE RECORDE EM JUNHO E AJUDA A COMPENSAR IMPACTO DA GUERRA NO IRÃ	125
K LINE ELEVA RECEITA EM 17,1% NO 1T DO ANO FISCAL 2026, MAS LUCRO CAI COM ALTA DO BUNKER	125
AJUSTES PROPOSTOS PELO SETOR NAVAL VISAM EVITAR NOVA TRIBUTAÇÃO	126
TERMINAL DA ELDORADO SUPERA 2,3 MILHÕES DE TONELADAS EMBARCADAS EM SANTOS	127
ARTIGO - ÁSIA DECOLANDO, EUA E EUROPA ATERRISSANDO!	127
NOVAS PRIORIDADES DO FMM PARA CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES SOMAM R\$ 3,5 BILHÕES	130

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 132

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	132
--	-----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GOVERNO FEDERAL NÃO FECHA MODELAGEM DO TECON SANTOS 10 E ARRASTA LEILÃO

Após anos de promessas, Ministério de Portos e Aeroportos afirma que decisão será "em momento oportuno"

Por Maurício Martins 5 de agosto de 2026



O Tecon Santos 10 deverá ocupar uma área de 621,9 mil metros quadrados no cais do Saboó (Foto: Alexander Ferraz/AT)

O Governo Federal ainda não diz como pretende realizar o leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos, e arrasta um projeto considerado urgente para ampliar a capacidade do cais santista. Depois de sucessivas promessas, adiamentos e mudanças de direção nos últimos três anos, a modelagem será submetida a um grupo técnico criado pelo Ministério de Portos e

Aeroportos (MPor), sem prazo para a conclusão dos trabalhos.

A Tribuna solicitou entrevista com o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, para explicar as razões da demora, esclarecer qual a modelagem prevista e apresentar um cronograma viável para o leilão. O MPor, porém, informou que não seria possível atender à solicitação.

A pasta se limitou a enviar uma nota por escrito, sem informações cruciais sobre o certame. O texto informa que a Portaria nº 315, de 14 de julho de 2026, do MPor, instituiu Grupo Técnico de Trabalho (GTT), em caráter excepcional, no âmbito da Secretaria Nacional de Portos. E que o GTT vai "elaborar manifestação técnica conjunta entre o MPor e a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República sobre o projeto de arrendamento".

Segundo o Ministério, o GTT tem como objetivo analisar as contribuições técnicas apresentadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), consolidar as informações relacionadas ao leilão e decidir a modelagem. "As diretrizes do projeto serão formalizadas no momento oportuno, após a conclusão das análises técnicas e a avaliação pelas instâncias competentes", completou o MPor.

Mas quando?

A expressão "momento oportuno" resume a falta de horizonte para um empreendimento que já teve diferentes datas anunciadas e posteriormente abandonadas. O MPor não explicou quanto tempo o grupo terá para concluir a manifestação e quais pontos ainda precisam ser analisados.

O novo grupo técnico surge depois de o Governo não conseguir conciliar duas posições opostas. De um lado está a Casa Civil, que defende um leilão aberto a todos os interessados, incluindo empresas que já operam terminais de contêineres em Santos e armadores (donos das frotas de navios). Do outro, o MPor, que vinha acolhendo o modelo com restrições aprovado pela Antaq e posteriormente confirmado (com restrição ampliada para armadores) pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Modelagem

A divergência reabriu uma discussão que parecia encerrada em dezembro de 2025, quando o plenário do TCU aprovou a realização do leilão em duas etapas. Pela modelagem, empresas que já controlam terminais de contêineres no Porto de Santos e armadores não poderiam disputar a primeira fase.



Somente poderiam participar de uma segunda rodada, caso não houvesse proposta válida na primeira.

Antes disso, em junho de 2025, a Antaq já havia determinado a adoção das restrições. A justificativa era preservar a concorrência e impedir uma concentração de mercado ainda maior da movimentação de contêineres no maior porto do País.

As restrições atingiram diretamente grupos europeus já presentes no complexo santista. As gigantes MSC (suíça) e Maersk (dinamarquesa), por exemplo, controlam conjuntamente a Brasil Terminal Portuário (BTP), no cais santista, com 50% de participação cada uma.

Novo rumo

Com o aval da Antaq e do TCU, o caminho esperado era a incorporação das determinações ao edital. O Governo Federal, no entanto, recuou após pressões de parte do setor e de empresas interessadas no ativo. Em abril deste ano, o MPor suspendeu o processo para que fossem discutidas novas diretrizes.

No mês seguinte, a Casa Civil tornou pública a defesa de um leilão sem restrições à participação de armadores e empresas que já operam no Porto de Santos. No mês passado, a Antaq enviou ofício cobrando do Governo Federal as diretrizes definitivas sobre o leilão para que retome a análise da licitação. Com mudanças, o processo também precisaria retornar ao TCU.

Promessas vazias

A indefinição atual não é um episódio isolado. O cronograma do Tecon Santos 10 vem sendo alterado repetidamente. Ao longo de 2025, o Governo trabalhou com a expectativa de realizar a licitação ainda naquele ano. A votação do modelo no TCU, porém, foi sucessivamente adiada e o leilão acabou transferido para 2026. Em novembro, A Tribuna já mostrava que a demora na análise impediria o cumprimento do calendário prometido.

Em 14 de janeiro de 2026, o então ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que a disputa seria realizada até 30 de abril. Pouco mais de um mês depois, o leilão já não tinha data definida. Em 20 de fevereiro, o MPor informou somente que trabalhava com a Antaq para implementar as recomendações aprovadas pelo TCU.

O processo voltou a sofrer uma interrupção formal em abril, com o pedido de suspensão feito pela Casa Civil. Em maio, o Governo anunciou a intenção de rever a modelagem, apesar de ela já ter passado pela Antaq e pelo TCU. A demora ocorre em um momento de aumento gradativo da demanda pela movimentação de contêineres. Projeções citadas ao longo do processo pelo setor indicam que a capacidade disponível no Porto de Santos pode chegar à saturação em 2028, caso não seja ampliada.

O Tecon Santos 10 deverá ocupar uma área de 621,9 mil metros quadrados (m²) no cais do Saboó. O projeto prevê capacidade para movimentar 3,25 milhões de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano, além de carga geral. O investimento no terminal passará de R\$ 6 bilhões.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/08/2026

EMPRESÁRIOS CRITICAM TRAÇADO PROPOSTO PARA ACESSO AO PORTO DE SANTOS PELA TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES

Corredor Porto-Indústria, projetado pela Prefeitura de Cubatão, tem saída na Alemoa, o que preocupa entidades do bairro

Por Ted Sartori 5 de agosto de 2026



Novo corredor viário seria conectado à futura terceira pista da Imigrantes (Foto: Sílvio Luiz/AT)

Os empresários da Alemoa, em Santos, são contra o Corredor Porto-Indústria (Copi), proposto pela Prefeitura de Cubatão e atualmente em análise pelos governos Estadual e Federal. O motivo é que o traçado desemboca no bairro, na Avenida Albert Schweitzer, depois de partir da região do Sítio dos Areais, em Cubatão — onde termina a futura terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. O Copi não passaria pelas rodovias Anchieta e Cônego Domenico Rangoni. Com

cerca de 13,5 quilômetros de extensão prevê duas faixas de rolamento por sentido, dimensionadas para tráfego de caminhões.

“Estamos próximos de conseguir o túnel Santos-Guarujá, o viaduto da Anchieta, no Saboó, e a terceira pista da Imigrantes. Aí surgem ideias como esse corredor logístico, entre outras, que acabam desviando o foco do que realmente é prioridade. No final, ficamos sem nada, até sem manutenções preventivas do que já dispomos”, afirma o presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), João Maria Menano.

O empresário pontua que a Alemoa está totalmente ocupada. “Receber ainda um corredor de cargas - que não têm origem e destino no bairro - não tem sentido”, explica.

Inviável

A presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), Rose Fassina, considera inviável o Copi da forma como está previsto.

“O problema é o próprio traçado: direcionar um corredor com capacidade para até 20 mil veículos por dia para desembocar na Avenida Albert Schweitzer é tecnicamente incompatível com a realidade da via. Essa avenida é um dos pontos mais críticos da malha viária da Alemoa. Não há como absorver esse volume adicional de tráfego numa via que já é estreita para a demanda atual”, diz.

Rose soma a isso o fato de que a Alemoa, nos últimos anos, possui projetos de expansão previstos pela Autoridade Portuária de Santos (APS), além da possível ampliação de um Terminal de Uso Privado (TUP) e de novos berços públicos para graneis líquidos.

“É uma área que já concentra múltiplos interesses e projetos concorrendo pelo mesmo espaço físico e pela mesma infraestrutura viária limitada. Qualquer novo corredor precisa ser pensado em conjunto com esse cenário. Como está proposto, o projeto resolve um gargalo em Cubatão criando outro, maior, na Alemoa. É uma transferência de problema”, afirma.

A dirigente do Sindisan defende que o projeto seja revisto antes de avançar. “Para as indústrias e terminais instalados na Alemoa, isso significa mais atraso operacional, mais custo logístico e mais insegurança viária, os mesmos problemas que a região já enfrenta hoje, potencializados”, afirma. “O bairro da Alemoa opera, hoje, no limite da infraestrutura para a qual foi originalmente projetado”, sentencia.

O secretário de Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo de Cubatão, Fabrício Lopes, minimizou a questão do traçado do Corredor Porto-Indústria (Copi), justificando que “possui caráter conceitual e ainda demanda avaliações técnicas mais aprofundadas para análise da viabilidade sob os aspectos de engenharia, mobilidade, logística, meio ambiente e modelagem institucional” e que é uma “referência inicial para subsidiar os estudos que deverão apontar a solução mais adequada para a região”.

“Essas avaliações, inclusive, já foram objeto de solicitação formal tanto ao Governo do Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), quanto ao Governo Federal, por

intermédio do Ministério dos Transportes, considerando que se trata de um empreendimento de interesse regional, cuja implantação extrapola as competências e a capacidade de execução exclusiva do Município de Cubatão”, lembra.

Lopes acrescentou que, por esse motivo, todas as etapas futuras serão conduzidas com absoluta transparência e diálogo institucional. “À medida que o projeto evoluir tecnicamente, os estudos serão compartilhados e debatidos com os órgãos públicos competentes, a Autoridade Portuária de Santos (APS), concessionárias, entidades representativas e o setor produtivo, permitindo que as contribuições apresentadas sejam analisadas e, quando pertinentes, incorporadas ao seu desenvolvimento”, afirma.

Diálogo

O secretário de Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo de Cubatão, Fabrício Lopes, disse que, em 4 de março, realizou uma reunião com a Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), o Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan) e a Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC) para mostrar o projeto. O secretário não esclareceu, porém, o motivo pelo qual a Prefeitura de Santos não participou das discussões técnicas sobre o Copi.

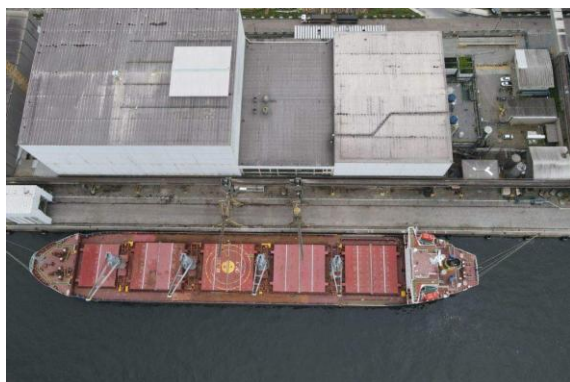
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/08/2026

PORTO DE SANTOS FAZ PREVENÇÃO CONTRA O VÍRUS EBOLA APÓS ALERTA DA OMS

Cais santista intensifica preparação contra eventual chegada de tripulantes doentes em navios estrangeiros

Da ATribuna.com.br 5 de agosto de 2026



APS reinforced its prevention and response protocols for a potential occurrence of the disease on vessels arriving from abroad (Foto: Alexsander Ferraz/AT)

Após a Organização Mundial da Saúde (OMS) declarar Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) para a doença pelo vírus ebola, a Autoridade Portuária de Santos (APS) reforçou os protocolos de prevenção e resposta para uma eventual ocorrência da doença em embarcações vindas do exterior. A estratégia envolve treinamentos específicos

para profissionais que atuam no complexo portuário e a integração entre os órgãos responsáveis pelo atendimento a emergências de saúde pública.

O trabalho é desenvolvido em conjunto com o Grupo de Vigilância Epidemiológica (GVE) de Santos, ligado à Secretaria de Estado da Saúde, e com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). O protocolo elaborado também já foi apresentado às equipes técnicas de outros municípios da Baixada Santista, ampliando o alinhamento regional para resposta a casos suspeitos.

No fim de junho, profissionais da Praticagem participaram de um treinamento voltado ao uso do Equipamento de Proteção Individual (EPI) Universal Mínimo, destinado às situações em que o prático precise embarcar em navios com suspeita da doença. Além da demonstração sobre a utilização dos equipamentos, a capacitação abordou aspectos relacionados à epidemiologia do vírus, formas de transmissão, sintomas e medidas de prevenção.

Já no início de julho, o treinamento foi direcionado às equipes das clínicas médicas que atuam na área portuária. Os participantes receberam orientações sobre os procedimentos de colocação e retirada dos EPIs e conheceram o Plano de Contingência do Porto de Santos para Eventos de Saúde Pública, que estabelece o protocolo de resposta ao Ebola. O documento prevê procedimentos para dois

cenários: atendimento de um caso suspeito a bordo de embarcações e resposta a uma morte suspeita durante a viagem.

De acordo com a APS, novos treinamentos já estão programados e deverão envolver outros segmentos da comunidade portuária.

O Ebola é um vírus do gênero Orthoebolavirus, da família Filoviridae. A transmissão para seres humanos pode ocorrer por contato com sangue, órgãos ou fluidos corporais. A doença, considerada grave, provoca surtos esporádicos principalmente na África Subsaariana.

Em 17 de maio deste ano, a OMS declarou que o surto provocado pelo vírus na República Democrática do Congo e em Uganda constitui uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional. Segundo o Ministério da Saúde, até o momento, não há registro de casos confirmados da doença no Brasil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 05/08/2026

PORTO DE SANTOS ABRE LICITAÇÃO PARA COMPRA DE MOEDAS E PLACAS DESTINADAS À GUARDA PORTUÁRIA

Autoridade Portuária (APS) diz que falta desses materiais compromete a representação da GPort em eventos oficiais

Da ATribuna.com.br 5 de agosto de 2026



Os materiais serão utilizados em atos de reconhecimento funcional da corporação (Foto: Alexander Ferraz/AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) abriu licitação para contratar uma empresa especializada no fornecimento, sob demanda, de placas e moedas comemorativas destinadas à Guarda Portuária (GPort). Os materiais serão utilizados em solenidades, homenagens, visitas institucionais, reuniões de representação, cerimônias comemorativas e atos de reconhecimento funcional da corporação. O aviso da

licitação foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) da última sexta-feira (31), e a contratação será realizada por meio de ata de registro de preços, com vigência de 12 meses.

A disputa eletrônica está marcada para o próximo dia 24, com recebimento de propostas até as 10 horas, abertura da sessão no mesmo horário. A licitação será realizada pelo critério de menor preço global por lote e é destinada exclusivamente à participação de microempresas e empresas de pequeno porte. O valor previsto para a contratação não foi divulgado.

Conforme o edital, a estimativa de custos foi elaborada a partir de pesquisa de mercado realizada entre 9 e 20 de abril deste ano e de compras governamentais, mas permanecerá sob sigilo até o encerramento da fase competitiva da licitação. Depois disso, a APS publicará a planilha com os valores estimados para o certame.

Segundo a gestora do Porto, a contratação atende à necessidade da Superintendência da GPort de contar com materiais de caráter protocolar e simbólico compatíveis com a relevância institucional da unidade.

A justificativa é que a falta desses materiais “compromete a representação da Guarda Portuária em eventos oficiais, reduz a capacidade de valorização formal de servidores e colaboradores e limita a reciprocidade institucional em visitas e agendas estratégicas”.

A previsão é de fornecimento, conforme a demanda, de 60 kits de placas institucionais de homenagem e 220 kits de moedas comemorativas, ambas acompanhadas de estojos personalizados. As placas deverão ser confeccionadas em aço inox escovado, com gravação em UV, acabamento metálico e conteúdo personalizável para cada homenageado e ocasião. Já as moedas institucionais serão produzidas em latão com revestimento em bronze envelhecido, em formato circular, com elementos em alto e baixo relevo, acondicionadas em estojos individuais personalizados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/08/2026

IMPLANTAÇÃO DE ZONA RETROPORTUÁRIA EM GUARUJÁ AINDA ESTÁ SOB ANÁLISE

Prefeitura aguarda revisão do Plano Diretor do Município para seguir com projeto em Vicente de Carvalho

Por Ted Sartori 4 de agosto de 2026



Contêineres na Avenida Santos Dumont: Vicente de Carvalho já concentra atividades portuárias em Guarujá (Foto: Alexander Ferraz/AT)

A consolidação do projeto envolvendo a implantação da Zona Retroportuária de Guarujá (ZRG), no Distrito de Vicente de Carvalho, depende da revisão do Plano Diretor do Município, que não tem prazo definido pela Prefeitura.

A ZRG é prevista pela Lei Complementar 156/2013, que instituiu o Plano Diretor, mas nunca saiu do papel. Como

as regras de ordenamento urbano precisam ser atualizadas a cada dez anos (o que não ocorreu), um novo projeto foi enviado ao Legislativo para a revisão no final do mandato do ex-prefeito Válder Suman, em 2024. Em janeiro de 2025, porém, o atual prefeito Farid Madi (Pode) pediu à Câmara a retirada e devolução do projeto para reanálise do Executivo.

Assim, o formato previsto para a ZRG deve ter alterações. Na lei de 2013, a zona retroportuária em Vicente de Carvalho é classificada dentro das Zonas Especiais de Interesse Público, e definida como “a leste da Via Cônego Domenico Rangoni”. O espaço previsto é de 4,5 milhões de metros quadrados (m²). Essa área já foi declarada como de utilidade pública, para fins de desapropriação, pelo Decreto 12.257/2017.

Segundo a legislação em vigor, é necessário um projeto de lei específico, com definições de uso e ocupação de solo, aproveitando o regramento dessas atividades no Plano Diretor.

“A implantação de novos empreendimentos na Zona Retroportuária e Industrial ou a expansão dos existentes requer o cumprimento das obrigações de licenciamento previstas na Macrozona de Proteção Ambiental”, diz o texto da legislação.

O texto ainda estabelece que “as atividades retroportuárias existentes entre a Avenida Santos Dumont e a Rodovia Cônego Domenico Rangoni, em especial aquelas destinadas a armazenamento, movimentação e reparação de contêineres, deverão manter um afastamento mínimo de 50 metros das zonas onde são permitidos usos residenciais”.

Importância

Segundo a Prefeitura, o projeto impacta positivamente no Município, “melhorando a infraestrutura logística, fortalecendo a economia local e aumentando a geração de empregos na região”, afirma, em

nota. “A Prefeitura ressalta que visa minimizar ao máximo o impacto à população, consultando municípios, por meio de audiências públicas”, emenda.

Não comentou

Procurada, a Autoridade Portuária de Santos (APS) preferiu não se manifestar sobre o projeto, mas disse que a reorganização e ampliação das áreas do Porto representam uma tendência natural de evolução.

“Ela (a tendência) pode ser observada em portos de outros países que já atingiram maior grau de maturidade, a exemplo de grandes portos da Europa, como Roterdã (Holanda) e Antuérpia (Bélgica)”, afirma.

Segundo a APS, há uma migração para uma logística voltada à agregação de valor, onde os portos deixam de funcionar exclusivamente como elos de cadeias, passando a incorporar elementos intermediários entre a origem e o destino da carga”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/08/2026

CANAL DO PORTO DE SANTOS TEM CONSULTA PÚBLICA PRORROGADA PELA TERCEIRA VEZ

Não há definição sobre a audiência pública virtual sobre a concessão do canal

Da A Tribuna.com.br 4 de agosto de 2026



The waterway channel concession model includes deepening dredging to 16 and 17 meters (Foto: Alexander Ferraz/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou, até 29 de setembro, o prazo da consulta pública sobre a concessão do canal de acesso aquaviário do Porto de Santos, que terminou na última sexta-feira. A decisão foi publicada nesta segunda (3) no Diário Oficial da União (DOU).

Já é o terceiro adiamento, o que empurra o processo de concessão. A consulta foi aberta em 17 de março. Inicialmente, terminaria em 2 de maio, mas foi prorrogada pela primeira vez até 1º de julho.

Depois, até 31 de julho. Serão consideradas pela Agência as contribuições que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas, enviadas no formulário eletrônico disponível em: bit.ly/4aqtEsl.

As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico, mediante identificação do contribuinte. Imagens digitais, como mapas, plantas e fotos, poderão ser anexadas e enviadas pelo e-mail anexoaudiencia022026@antag.gov.br.

Sem data

Não há definição sobre a audiência pública virtual sobre a concessão do canal. Inicialmente, seria realizada em 23 de abril. Na época, a Antaq informou que uma nova data seria divulgada “oportunamente” e que o formato mudaria para híbrido, com etapa presencial em Brasília. Até o momento, porém, não foi definida nova data.

O projeto envolve um fluxo financeiro de R\$ 23,4 bilhões ao longo do contrato de 25 anos, prorrogável até 70 anos. O investimento mínimo obrigatório em infraestrutura, até o oitavo ano de contrato, é de R\$ 688,1 milhões.

O modelo de concessão do canal aquaviário de Santos engloba dragagens de aprofundamento para 16 e 17 metros e estudo de viabilidade para 18 metros, manutenção e implementação do VTMS (sistema de controle e monitoramento de tráfego).

O canal de navegação tem 24,6 quilômetros de extensão (divididos em quatro trechos), 220 metros de largura, profundidade de 15 metros e calado operacional homologado entre 13,5 metros na baixa-mar e 14,5 metros na preamar.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/08/2026

DESAPROPRIAÇÕES EM SANTOS PARA OBRA DO TÚNEL SEGUEM INDEFINIDAS E PODEM PARAR NA JUSTIÇA

Ainda há muitas dúvidas sobre as indenizações de quem será afetado pela construção do túnel imerso
Por Bárbara Farias 4 de agosto de 2026



Projeto prevê a desapropriação de 65 casas e comércios na Rua José do Patrocínio, no Macuco, em Santos (Foto: Alexander Ferraz/AT)

O processo de desapropriação de imóveis no bairro Macuco, em Santos, para a implantação dos acessos ao túnel imerso Santos-Guarujá voltou a ser debatido nesta segunda-feira (3), durante mais uma reunião sobre o tema. Contudo, não houve definição e os moradores não descartam levar o caso à Justiça.

O encontro foi convocado pelo Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente (Gaema Núcleo Baixada Santista), do Ministério Público do Estado (MPSP). A TSG Concessionária, responsável pelo túnel, anunciou a abertura de um centro de atendimento aos moradores na área da Autoridade Portuária de Santos (APS). Porém, os critérios para decidir o valor das indenizações ainda não foram explicados.

Segundo o secretário da Associação Comunitária do Macuco (Acom), José Santaella Júnior, a concessionária informou que o espaço de atendimento deverá começar a funcionar ainda neste mês. “Cada morador será chamado para conhecer os dados e os projetos”, afirmou.

Santaella ressaltou que a principal questão permanece em aberto: a metodologia que será utilizada para calcular o valor das indenizações. “Eles contrataram uma empresa para fazer o levantamento global dos imóveis. Queremos saber se o valor será suficiente e atrativo para que os moradores aceitem um acordo amigável. Se o valor não atender, inevitavelmente o processo caminhará para a Justiça”, destacou.

Santaella disse que, durante a reunião, representantes da concessionária afirmaram que as avaliações seguirão a legislação vigente. No entanto, a associação cobrou o cumprimento dos chamados “padrões de desempenho” previstos no contrato do empreendimento, “um compromisso assumido pelo Governo do Estado para garantir uma política de reassentamento e indenização considerada justa”.

O secretário afirmou que a comunidade defende que as avaliações sejam feitas considerando não apenas o valor do imóvel, obtido por meio de perícia técnica, mas também os mecanismos de compensação previstos nas diretrizes do projeto. “O sentimento hoje é de que ainda estamos em um limbo. Existe um compasso de espera porque ninguém explicou, na prática, como será o processo de desapropriação”, afirmou.

Outro ponto levantado pela associação diz respeito ao parâmetro de comparação utilizado para definir os valores dos imóveis. Santaella disse que um representante jurídico da concessionária mencionou que seriam considerados imóveis “similares” no próprio Macuco. A Acom contesta esse entendimento.

“O Estado fala em imóveis iguais ou superiores na área de entorno. Não faz sentido usar apenas imóveis do Macuco, que sofreu desvalorização depois de mais de 15 anos convivendo com a indefinição sobre a obra”, argumentou.

Moradores devem manter articulação coletiva

Após o encontro no Ministério Público, moradores realizaram uma assembleia na sede da Associação Comunitária do Macuco (Acom) para discutir a continuidade da mobilização e definir estratégias de acompanhamento das negociações. Embora a concessionária tenha informado que o atendimento será individualizado, a comunidade pretende manter a articulação coletiva para acompanhar todas as etapas do processo.



Ligação terá 870 metros imersos entre Santos e Vicente de Carvalho e custo previsto de R\$ 6,8 bilhões (Sílvia Luiz/AT)

Em nota, a TSG Concessionária informou que participou da reunião promovida pelo Gaema-Baixada Santista e reafirmou “seu compromisso com o diálogo aberto e permanente com as comunidades, reconhecendo a legitimidade das preocupações apresentadas pelos moradores do Macuco e demais partes envolvidas no processo de desapropriação”.

A empresa acrescentou que permanece à disposição para novas reuniões com o Ministério Público e demais órgãos competentes e reforçou que conduzirá o processo “em conformidade com as normas contratuais e regulatórias aplicáveis”.

O projeto do túnel prevê a desapropriação de 65 casas e comércios na Rua José do Patrocínio, em uma área de 43 mil metros quadrados (m2). O traçado envolve uma superquadra entre a Rua José do Patrocínio e a Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, na altura da Avenida Senador Dantas até a Rua Almirante Tamandaré, que consiste no isolamento de toda a área de obra e acesso ao túnel. No entanto, a superquadra pode não ser a solução definitiva.

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

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/08/2026

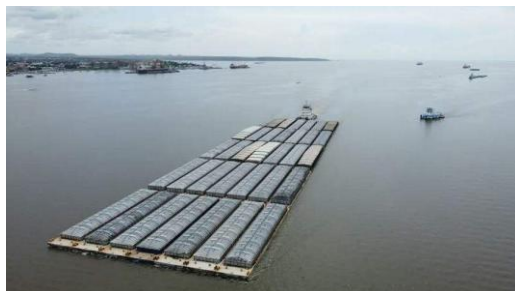
FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA MAIS DE R\$ 95 MILHÕES PARA INVESTIMENTOS NO NORTE DO BRASIL

Os investimentos vão reforçar o escoamento da produção agrícola pelo Arco Norte e ampliar a capacidade da travessia hidroviária entre Pará e Tocantins

Da ATribuna.com.br 4 de agosto de 2026

Com o objetivo de ampliar a capacidade da navegação interior na região Norte, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (FMM) aprovou R\$ 95,3 milhões em projetos para a construção de embarcações destinadas ao transporte de cargas, veículos e passageiros.

Os investimentos vão reforçar o escoamento da produção agrícola pelo Arco Norte e ampliar a capacidade da travessia hidroviária entre Pará e Tocantins.



As barcaças serão destinadas ao transporte de grãos no corredor logístico do Arco Norte (Divulgação)

Os projetos aprovados incluem a construção de barcaças graneleiras, uma balsa de carga e dois empurradores fluviais, que serão usados na navegação interior para o transporte de cargas, veículos e passageiros.

Embarcações

O maior investimento aprovado é de R\$ 73,2 milhões para a construção de 12 barcaças graneleiras da Companhia Norte de Navegação e Portos.

As embarcações terão capacidade de 3,6 mil toneladas cada, sendo oito do tipo racked (com laterais inclinadas) e quatro do tipo box (maior capacidade de carga).

O projeto com dinheiro do FMM será executado pelo estaleiro Dmelo Service, que fica em Manaus (AM).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/08/2026

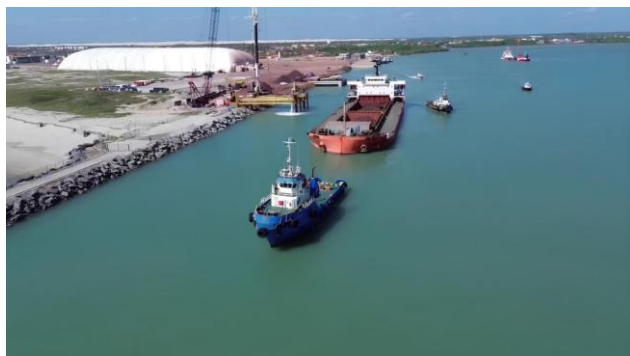


ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

KONTA II ZARPA DO PORTO PIAUÍ COM 1ª CARGA DE FERRO DE PIRIPIRI PARA A CHINA

Graneleiro leva 9 mil toneladas de minério ao Marine Victory, fundeado a 22 km da costa piauiense, em operação de transbordo inédita no Brasil com destino à China

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



Graneleiro Konta II, com capacidade de 9 mil toneladas, zarpa do berço 401 do Porto Piauí, em Luís Correia, com primeira carga de minério de ferro de Piripiri destinada ao navio transoceânico Marine Victory, operado pela Cosco Shipping, para transbordo a 37 km da costa piauiense. Foto: Porto Piauí/Divulgação

O graneleiro Konta II zarpu do Porto Piauí, em Luís Correia, na manhã desta quarta-feira (5) com 9 mil toneladas de minério de ferro extraído em Piripiri e destinado ao navio transoceânico Marine Victory, que transportará 110 mil toneladas do mineral para a China. A partida, por volta das 9h, encerra a etapa de carregamento no berço 401 do Terminal de Uso Privado (TUP) e dá início ao transbordo em alto-mar, primeira operação comercial de exportação do estado do Piauí a partir de infraestrutura portuária própria.

A Companhia Porto Piauí informou que a saída ocorreu sem intercorrências. A operação foi acompanhada pela Marinha do Brasil e pela praticagem da zona quatro, sediada no Maranhão, responsável pelo trecho do litoral piauiense. O Konta II chegou ao berço 401 em 29 de junho, na primeira atracação de navio de carga da história do terminal.

O sistema adotado pelo Porto Piauí é o transshipment: o Konta II, com 109 metros de comprimento, 26,8 metros de largura e capacidade de 9 mil toneladas por viagem, transporta a carga até um ponto de fundeio a cerca de 22 quilômetros da costa. No local, o minério é transferido para um navio-pulmão,

estrutura flutuante que funciona como armazém marítimo e plataforma de transferência, e depois para o Marine Victory, embarcação de classe oceânica com capacidade superior a 100 mil toneladas, operada pela Cosco Shipping.

A técnica foi adotada para viabilizar o início das exportações sem a conclusão de estruturas portuárias de maior calado. O modelo é utilizado em países como Equador, Singapura e Guiné-Bissau e, segundo a Companhia Porto Piauí, é inédito no Brasil como operação comercial permanente. A escolha antecipou o cronograma de operações em até três anos em relação à alternativa convencional, segundo a companhia.

A operação de atracação e saída contou com a participação de cinco empresas especializadas em apoio marítimo, agenciamento, operação de navios, rebocadores e arqueação, todas sob acompanhamento da Marinha do Brasil. A trader responsável pela carga é a Xiamen Xiangyu, empresa chinesa com atuação no comércio global de minério de ferro.



Foto: Porto
Piauí/Divulgação



Foto: Porto
Piauí/Divulgação



Foto: Porto
Piauí/Divulgação

Lion Mining e a rota própria do Piauí para o minério

O minério embarcado é produzido pela Lion Mining, empresa piauiense fundada em 2022 que opera 3 minas em Piripiri e produz 1,5 milhão de toneladas por ano. O material tem teor de ferro de até 65%, padrão valorizado pela indústria siderúrgica global, e é processado por separação magnética em laboratório interno da empresa.

Até a ativação do Porto Piauí, o escoamento era feito por rodovia, em carretas de 50 toneladas, até o Porto do Pecém, no Ceará. A nova rota reduz o percurso terrestre para menos de 150 quilômetros e internaliza toda a operação logística no estado. A Lion Mining firmou contrato de longo prazo para escoar até 10 milhões de toneladas pelo terminal piauiense, segundo comunicado da Companhia Porto Piauí divulgado em julho.

A produção de minério de ferro no Piauí cresceu mais de 4.000% entre 2023 e 2024, segundo a Secretaria de Estado do Planejamento do Piauí (Seplan), posicionando o estado como o 6º maior exportador do mineral no Brasil. A Seplan estima reservas superiores a 1 bilhão de toneladas no estado. O volume exportado gerou receita superior a US\$ 35 milhões e arrecadação de R\$ 8 milhões em Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM) em 2024.

Grãos, fertilizantes e contêineres na fila do terminal

O Porto Piauí prepara operações em outras frentes. A companhia assinou acordo comercial com a Czarnikow Brasil para o embarque de milho e sorgo ainda em 2026, com contratos previstos entre 2027 e 2029. As estruturas de armazenagem devem ser implantadas nos próximos meses, com embarques programados para o último trimestre deste ano. Segundo comunicado da companhia, produtores de grãos do Piauí pagam até 30% a mais em custo logístico nas rotas atuais de escoamento.

A Oceana Minerals estrutura a descarga diária de fertilizante marinho pelo terminal, com capacidade estimada de mais de 1.500 toneladas por dia. O Terminal de Carga Geral e Containerizada, em parceria com a CNAGA Armazéns Alfandegados, receberá investimento de R\$ 25 milhões, com conclusão prevista para dezembro de 2026 e foco em cabotagem.

O governo estadual garantiu recursos para a ampliação da profundidade do canal de acesso para 11,5 metros, etapa que permitirá a atracação direta de embarcações de maior porte. O cais do Porto Piauí

foi concluído em 14 meses, com investimento de R\$ 200 milhões na primeira etapa de infraestrutura, segundo nota da Assembleia Legislativa do Piauí publicada em julho de 2025.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 05/08/2026

APM TERMINALS INICIA OPERAÇÃO TERRESTRE EM SUAPE. NAVIOS SÓ EM AGOSTO

Primeiras cargas já começaram a entrar no terminal da APM, mas atracação depende da homologação do novo calado do canal interno

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



Terminal da APM Terminals em Suape/Foto ME

O novo terminal de contêineres da APM Terminals no Porto de Suape iniciou as operações terrestres na última segunda-feira (3), com a abertura dos portões para a entrada dos primeiros caminhões e contêineres. A movimentação de navios, entretanto, ainda depende da aprovação dos estudos técnicos que permitirão a atualização do calado do canal interno do complexo portuário.

A informação foi dada ao Movimento Econômico pelo diretor-superintendente da APM Terminals Suape e Pecém, Daniel Rose, durante a Multimodal Nordeste, realizada no Recife. Segundo o executivo, toda a estrutura física e operacional do terminal está pronta.

“Abrimos o gate e já temos os primeiros caminhões e contêineres entrando. Os sistemas estão funcionando e o porto está pronto. Estamos esperando apenas a aprovação do calado”, afirmou.

Os levantamentos batimétricos do canal interno foram encaminhados ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), no Rio de Janeiro. Após a análise, Suape poderá atualizar a portaria que estabelece as condições de navegação e submetê-la à Capitania dos Portos.

Atualmente, o calado oficial disponível é de 10,5 metros. Embora essa profundidade permita a entrada de embarcações menores, ela não é suficiente, segundo Rose, para receber os navios previstos nas operações regulares do novo terminal.

APM Terminals revê cronograma

O planejamento inicial da APM Terminals previa a chegada do primeiro navio em 3 de agosto. Com a homologação ainda pendente, o cronograma sofreu um atraso estimado de um mês.



Pecém/Foto: APM Terminals

Daniel Rose afirmou que a companhia espera realizar operações extraordinárias ainda em agosto. O início dos serviços regulares está projetado para 1º de setembro, condicionado à conclusão dos procedimentos técnicos e administrativos.

“A expectativa é ter atividade de navios durante agosto, com algumas escalas extras. Os serviços regulares devem começar, provavelmente, em 1º de setembro”, explicou.

Daniel Rose, CEO da APM Terminal Suape e

O terminal foi entregue oficialmente em 12 de junho e recebeu investimentos superiores a R\$ 2 bilhões. Projetado para movimentar inicialmente até 400 mil TEUs por ano — unidade equivalente a um contêiner de 20 pés —, o empreendimento deverá ampliar em até 55% a capacidade de movimentação de contêineres do Porto de Suape.

A estrutura é apresentada pela companhia como o primeiro terminal de contêineres integralmente eletrificado da América Latina. Os equipamentos utilizados na movimentação de cargas são elétricos, o que reduz o uso de combustíveis fósseis nas operações internas.

Pecém opera no limite

A APM Terminals também tem planos para seu terminal no Porto do Pecém, no Ceará. Segundo Daniel Rose, o terminal cearense atravessa um período de elevada ocupação, impulsionado pelo crescimento das rotas existentes e pelo aumento do volume transportado pelos navios que já fazem escala no complexo.

O executivo afirmou que a limitação de espaço ficará ainda mais evidente durante o período da safra de frutas destinadas à exportação. Diante da ocupação atual, a APM não teria condições, por exemplo, de absorver cargas adicionais decorrentes de uma eventual seca dos rios na região de Manaus, situação que, em outros anos, levou empresas a buscar alternativas de armazenagem e escoamento pelo Nordeste.

“Estamos muito cheios. Agora estamos entrando na safra, e o Pecém ficará ainda mais ocupado. Já avisei aos armadores que não teremos como ajudar, por exemplo, em caso de seca em Manaus, porque não há espaço nem condições operacionais”, afirmou.

A principal expectativa de ampliação está concentrada na construção do Berço 11, no Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT). O projeto prevê uma nova estrutura de atracação com 350 metros de extensão, além de obras de dragagem e do prolongamento do quebra-mar. A expansão permitirá ao porto receber navios maiores e ampliar a movimentação de contêineres e de outras cargas.

De acordo com Rose, a APM opera atualmente em uma faixa de aproximadamente 600 metros de cais e deverá passar a contar com cerca de 800 metros após a conclusão da expansão. A empresa pretende deslocar parte de sua operação para a extremidade do novo berço, incorporar mais um guindaste e ampliar o uso de equipamentos do tipo RTG na movimentação de contêineres.

A previsão mencionada pelo executivo é de que a nova estrutura esteja disponível entre 2029 e 2030. Até lá, a operação deverá continuar pressionada pelo crescimento das cargas e pela procura dos armadores por espaço no terminal.

O Berço 11 integra um ciclo mais amplo de modernização do Porto do Pecém. Os investimentos portuários previstos até 2028 superam R\$ 1,5 bilhão e incluem também a ampliação do Píer 2, a implantação do Píer 0 e a construção de uma estrutura destinada aos rebocadores. Separadamente, o Terminal de Granéis Líquidos e Tancagem prevê investimentos de R\$ 600 milhões e o início das operações em 2027.

Para a APM Terminals, Suape e Pecém ocupam posições complementares na estratégia de expansão no Nordeste.

“O Nordeste é estratégico para nós. É uma região que cresce a partir de uma base menor, mas apresenta expansão do consumo e da atividade industrial. Estamos vendo novas empresas chegando e outras ampliando suas operações. O potencial é grande”, avaliou o executivo.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 05/08/2026

ENTRAVES LOGÍSTICOS DRENAM R\$ 1,1 BILHÃO POR ANO DA ECONOMIA DE PE

Estimativa conservadora faz parte de um estudo que analisa os gargalos logísticos do estado e sugere prioridades a serem adotadas

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



A abertura da Multimodal Nordeste ocorreu no Recife Expo Center na noite desta terça-feira (04). Foto: Ricardo Fernandes/Folha de Pernambuco

A ineficiência logística custa, num cenário conservador, R\$ 1,1 bilhão por ano ao setor produtivo pernambucano, segundo o estudo Diagnóstico da Logística Competitiva de Pernambuco 2026, apresentado na abertura da Multimodal Nordeste nesta terça-feira (04). O estudo também diz que cada ano de adiamento das obras estruturantes equivale a queima de bilhões de reais. O levantamento foi apresentado para uma seleta plateia

formada por empresários do setor, num auditório lotado, com executivos, empresários e profissionais do setor de logística.

O estudo foi elaborado pela consultoria Ceplan e escutou 60 executivos que atuam na área de logística, representando transportadoras, operadores logísticos, indústria e comércio. A principal fragilidade do setor encontrada pelo levantamento é a forte dependência do transporte rodoviário, que faz com que várias cadeias produtivas, como por exemplo a automotiva, dependam quase exclusivamente das rodovias para escoar a produção, o que aumenta custos e reduz a competitividade.

Ainda de acordo com o levantamento, a retomada das obras da Ferrovia Transnordestina em Pernambuco – no trecho Salgueiro-Suape – foi colocada como prioridade e essencial para integrar as regiões do estado e conectar polos produtivos, como o gesso do Araripe, a cadeia de combustíveis, setores agrícolas e agropecuário do interior, entre outras.

Prioridades logísticas

O estudo aponta quatro prioridades para deixar mais eficiente a cadeia logística pernambucana: recuperar e ampliar a infraestrutura logística existente, destravar os acessos ao Porto de Suape, diversificar a matriz logística (reduzindo a dependência do transporte rodoviário) e reter empresas geradoras de carga, especialmente da indústria e das médias empresas, que são as que mais percebem os problemas logísticos. O setor de transportes e logística têm peso relevante na economia estadual com cerca de 52 mil estabelecimentos formais e uma participação de aproximadamente 3% do PIB de Pernambuco.



A vice-governadora Priscila Krause falou dos investimentos que vem sendo feito na atual gestão para melhorar a infraestrutura no Estado. Foto: Ricardo Fernandes/Folha de Pernambuco

O sócio-diretor de Novos negócios da feira Multimodal Nordeste, Domenico Carneiro, disse que o estudo é uma contribuição do setor privado para “entender os gargalos que impedem a logística de Pernambuco de ser mais competitiva”. E complementou: “a Multimodal Nordeste vai além de reunir empresas e gerar negócios. Nosso compromisso também é produzir conhecimento que

contribua para o fortalecimento da logística no Nordeste. Este diagnóstico nasce da escuta de quem enfrenta diariamente os desafios do setor e representa uma importante ferramenta para apoiar decisões estratégicas e investimentos capazes de tornar Pernambuco mais competitivo”.

Presente a abertura do evento, a vice-governadora de Pernambuco, Priscila Krause, falou da retomada dos investimentos públicos no Estado, citando inclusive as iniciativas da gestão estadual que resultaram na retomada dos estudos para a volta das obras do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina. “Os ciclos de grandes investimentos são precedidos de investimentos públicos”, comentou Priscila, acrescentando que ocorreram investimentos públicos da ordem de mais de R\$ 10 bilhões entre 2023 e 2025.

Também na abertura do evento, o presidente do Porto de Suape, Armando Monteiro Bisneto, afirmou que a atual pujança desta edição da Multimodal Nordeste é o reflexo não só da pujança dos portos de Suape e do Recife, mas também de toda uma comunidade logística que surgiu em torno dos dois empreendimentos.

Presidente de honra da Multimodal Nordeste, o diretor da Agemar, Manoel Ferreira, disse que a Multimodal congrega todos os modais, trazendo novas oportunidades de negócios. “A gente enxerga um futuro promissor em Pernambuco. Há três anos, buscamos grãos para escoar por Suape. Enquanto não chega a Transnordestina, podemos trazer os grãos no modal rodoviário para escoar por Pernambuco. Sergipe produz 4 milhões de toneladas de grãos. Tudo converge para termos, em Suape, um corredor de exportação de grãos”, comentou o empresário.

Conecta Multimodal

A feira tem um espaço para palestras e debates, o Conecta Multimodal. Nesta quarta-feira (05), às 15h, Juliano Maia, especialista em logística, supply chain e operações, apresentará a palestra “Inteligência artificial além do hype: impactos e oportunidades da IA nas operações logísticas e na cadeia de supply”. Serão realizadas mais duas palestras: às 16h30m, com o tema “Dados no TRC: Como transformar números em decisões para motoristas e gestores; enquanto às 18h, será debatido Suape: hub de combustíveis sustentáveis.

Na quinta-feira (06), também serão realizadas três palestras nos mesmos horários com as seguintes abordagens: Como reduzir os impactos da geopolítica e da sazonalidade nos fretes internacionais da Ásia para o Brasil; Navegando o futuro: cabotagem como motor de competitividade e sustentabilidade; e Gerenciamento das expectativas e percepções dos clientes.

Multimodal Nordeste

A terceira edição da Multimodal Nordeste deve movimentar negócios superior a R\$ 350 milhões, valor registrado no ano passado. “A gente sente que este número vai ser maior este ano. Houve um crescimento de 30% na área dos visitantes”, contou Domenico. A feira conta com 140 expositores das mais diversas áreas, incluindo estandes de vários portos da região, como o de Pecém, do Ceará, Cabedelo, na Paraíba, além dos pernambucanos Suape e Recife.

É o maior evento da área de logística do Norte e Nordeste. Domenico citou que “a importância da feira é conectar as empresas de logística com as que consomem este serviço. Quem trabalha na área e quer ter uma eficiência melhor, vai encontrar na feira as melhores práticas do mercado, novas tecnologias, soluções que realmente ajudam a ser mais eficiente”.

A feira acontece no Recife Expo Center, no Bairro de São José, centro do Recife, até quinta-feira (06). O evento conta com o apoio de Correios Log+ e NEQ e apoio institucional da Prefeitura de Jaboatão dos Guararapes e também de entidades, como a ABAC, ADAB, ADEPE, ABIMAQ, ANELOG, GRISTEC e Federações das Indústrias de Pernambuco, Alagoas e Rio Grande do Norte.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 05/08/2026

ARMAZENAMENTO EM BATERIAS DOBRO DE TAMANHO NO BRASIL EM APENAS UM ANO

Volume de sistemas de baterias comercializados em 2025 igualou o acumulado dos cinco anos anteriores e, segundo a consultoria Greener, isso marca uma nova fase para o mercado de armazenamento de energia no Brasil

Por Ângela Fernanda Belfort - De Recife angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



O crescimento da instalação de sistemas de baterias para armazenamento de energia foi puxado por clientes industriais e comerciais em 2025, segundo a Greener. Foto: ABSAE/Divulgação

A implantação de sistemas de armazenamento de energia no Brasil somente em 2025 somou o mesmo volume instalado nos cinco anos anteriores, marcando uma inflexão que está ocorrendo no setor, segundo um levantamento da consultoria Greener, assinado pela analista sênior de Armazenamento de Energia, Natanea Guimarães. Segundo ela, os clientes estão começando a

entender como funcionam as aplicações desses sistemas que não geram só segurança energética, mas também economia, principalmente para consumidores comerciais e industriais, foco do estudo que não incluiu os grandes sistemas de armazenamento para as energias renováveis.

Somente para o leitor ter uma ideia, foram implantados 684 megawatts (MW) de sistemas de armazenamento no Brasil para clientes comerciais e industriais entre 2020 e 2024. Somente no ano passado, foram instalados 730 MW. Desse total, 32% dos megawatts implantados foram para clientes comerciais ou industriais, que puxaram a alta da implantação. Para Natanea, o atual cenário indica que o País está saindo da fase de adoção tecnológica para entrar em uma etapa de consolidação comercial.

No ano passado, também contribuiu para o aumento da implantação das baterias o fato de que elas ficaram mais baratas. De acordo com a Greener, a redução dos custos das baterias foi decisiva para a evolução, mas não explica, sozinha, o ritmo de expansão. O amadurecimento do mercado, o aumento do número de fornecedores deste tipo de produto, a evolução dos modelos de negócios e a percepção de que o armazenamento pode gerar ganhos econômicos fizeram a tecnologia ganhar espaço entre as empresas.

A especialista cita pelo menos três cenários em que as baterias passaram a ser uma opção para as empresas. Primeiro, as companhias que geram energia fora do horário da ponta – como é o caso da solar – e a armazenam para usá-la no horário da ponta, em que a conta é mais cara, no final da tarde e começo da noite. No segundo cenário, as baterias são utilizadas por estabelecimentos que desejam cortar um pico do consumo. E, no terceiro, são empresas como indústrias com equipamentos sensíveis a alguma variação de tensão no fornecimento do serviço e, para manterem a qualidade da energia, recorrem as baterias, muitas sem ter geração solar.

O estudo focou mais na geração distribuída na qual foram implantadas usinas com geração abaixo de 5 MW. De acordo com Natanea, um dos fatores que acelerou a adoção dos sistemas de armazenamento foram os problemas que atingiram a geração solar distribuída, como a cobrança do fio B – um pedágio que as empresas passaram a pagar para injetar a energia na rede, levando os clientes a buscar sistemas híbridos com baterias. “O futuro da solar não existe sem baterias”, afirmou a analista, acrescentando que essa tendência já é observada em outros países.

“Há uma tendência crescente no mercado de baterias”, comenta Natanea, acrescentando que isso também será uma consequência da regulamentação das baterias a serem usadas nas usinas centralizadas de geração de energia renovável. As usinas centralizadas são as que têm capacidade instalada acima de 5 MW e que estão tendo que produzir menos do que o previsto por causa dos cortes de geração.

“Na geração renovável, estão começando a ocorrer algumas outorgas para o uso de baterias, mas são pontuais”, explica Natanea. Em dezembro, vai ocorrer o primeiro leilão – promovido pelo governo federal – para a aquisição de sistemas de armazenamento em baterias que vão ser implantados próximos às usinas de geração de energias renováveis, o que vai contribuir para aumentar ainda mais este mercado, mesmo os especialistas alegando que ainda existem muitas indefinições, como por exemplo quem vai bancar a implantação dos sistemas de baterias que vencerem a concorrência.

Com sede em São Paulo, a Greener faz estudos estratégicos e atua como consultoria na área de energia.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/08/2026

SUAPE REGISTRA MENOR ATRASO EM OPERAÇÃO DE CONTÊINERES ENTRE 12 PORTOS DO PAÍS

Terminal pernambucano de Suape teve 14% dos navios com prazo alterado em junho, menor índice do levantamento da ElloX. Em Salvador, 79% dos navios operaram com menos de 48h de gate

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



Navio porta-contêineres atracado no Tecon Suape, operado pelo grupo ICTSI. O terminal pernambucano registrou 14% de alteração de deadline em junho de 2026, o menor índice entre os portos com operação de contêineres monitorados pelo Boletim DetentionZero da ElloX Digital Logistics. Foto: Suape/Arquivo

O Porto de Suape registrou em junho o menor índice de alteração de deadline, o prazo-limite para entrega da carga ao terminal antes do embarque, entre os portos com operação de contêineres monitorados pelo Boletim

DetentionZero da ElloX Digital Logistics: 14% dos navios tiveram prazos alterados, com média de 1 dia de atraso. Vitória (ES), que aparece no levantamento com 0%, não teve navios com operação de contêineres listados no boletim do mês. No mesmo período, Manaus registrou 86% de alterações e 1 dia de atraso médio, Santos ficou em 63% com 6 dias, e Itajaí em 53% com 8 dias, segundo o boletim.

O levantamento não engloba todos os portos do país. A ElloX, startup de logística portuária sediada em Santos (SP), monitora 12 terminais de contêineres desde julho de 2022. Na média geral de junho, 41% dos navios foram afetados em cada porto, com atraso médio de 4,2 dias, segundo o boletim. Os dados referem-se à operação de contêineres dos terminais, não à movimentação total dos complexos portuários. As alterações de deadline têm implicação regulatória.

O Acórdão 521/25 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) estabelece que, quando o atraso decorre de falhas na logística do armador ou do terminal, a cobrança de sobrestadia ao exportador perde legitimidade. A falta de janelas no terminal também não pode gerar cobrança de detention, segundo o entendimento da agência.

O ranking completo de junho, por percentual de navios com alteração de deadline, ficou na seguinte ordem: Manaus (AM) (86%, 1 dia de atraso médio), Santos (SP) (63%, 6 dias), Itajaí (SC) (53%, 8 dias), Paranaguá (PR) (49%, 8 dias), Imbituba (SC) (43%, 1 dia), Rio de Janeiro (RJ) (41%, 5 dias), Rio Grande (RS) (40%, 7 dias), Navegantes (SC) (36%, 5 dias), Salvador (BA) (34%, 3 dias), Itapoá (SC) (31%, 5 dias), Suape (PE) (14%, 1 dia) e Vitória (ES) (0%, 0 dia). O porto capixaba não teve navios com operação de contêineres listados no boletim.



Suape registra menor atraso em operação de contêineres entre 12 portos do país - Arte: IA/ME

Suape registra os menores índices de sua série histórica

O Tecon Suape, operado pelo grupo ICTSI, dispõe de 3 berços, calado de 15,5 metros e capacidade de 700 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés, ou 6,1 metros de comprimento) por ano, com serviços diretos para Europa, costa leste dos Estados Unidos e Mediterrâneo. Segundo a plataforma da ElloX, nove armadores escalam no terminal pernambucano: MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, ONE, Cosco, Evergreen, Aliança e Mercosul Line. As cargas típicas do terminal incluem açúcar, frutas, polietileno, combustíveis, veículos e produtos químicos, segundo a plataforma.

O porto pernambucano também registrou crescimento na movimentação de cargas no período. Segundo a revista Portos e Navios, o Complexo de Suape movimentou 13,7 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2026, alta de 25,6% em relação ao mesmo período de 2025, com 832 atracações registradas. A carga containerizada totalizou 333.786 TEUs, resultado estável na comparação anual. O porto ocupa a 4ª posição entre os portos públicos brasileiros em volume de cargas, segundo dados enviados à Antaq.

A série histórica de Suape, iniciada em fevereiro de 2025, registra o porto em patamar que não superou 32% em nenhum mês, com piso de 6% em março de 2026. Em junho, o índice subiu de 9% para 14%, variação concentrada em poucos navios. A maior variação registrada foi a do Log-In Endurance (viagem 080S), cujo deadline inicial de 17 de abril foi deslocado para 9 de junho, acumulando 53 dias de diferença. O registro é isolado: entre os sete navios listados no boletim, dois tiveram variação negativa (deadline antecipado), o que puxou a média para baixo.

Previsibilidade de escalas no terminal pernambucano

Segundo José Constantino, diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária do Complexo de Suape, o índice registrado pelo levantamento da ElloX é favorecido pela "elevada previsibilidade das escalas" e pela "atuação coordenada entre o terminal de contêineres, a Autoridade Portuária e os armadores". Constantino citou a regularidade das condições de acesso marítimo do porto, sem interrupções recorrentes por fechamento da barra em razão de condições climáticas, como fator adicional de previsibilidade.

Na operação do terminal, segundo o diretor, a divulgação antecipada dos deadlines e a utilização de sistema eletrônico de agendamento para entrega dos contêineres de exportação contribuem para organizar o fluxo de cargas. "A integração entre Autoridade Portuária, terminal, armadores e demais agentes da cadeia logística, associada à regularidade do acesso marítimo e ao planejamento das operações, contribui para oferecer maior confiabilidade aos usuários", afirmou Constantino ao Movimento Econômico.



Paranaguá, com 49% de alterações e 8 dias de atraso médio, registrou o caso do navio Swansea, cuja diferença entre o primeiro e o último deadline chegou a 30 dias. Em Rio Grande, o índice subiu de 33% para 40%, com 7 dias de atraso médio. Em Imbituba, a taxa saltou de 21% para 43%.

Salvador: 34% de deadline, 79% de gate abaixo de 48h

No outro porto nordestino monitorado, Salvador, o índice de alteração de deadline ficou em 34%, com média de 3 dias de atraso. Os dois índices ficam abaixo da média nacional de 41%. A operação do porto baiano também cresceu no período. Segundo a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), os portos sob sua administração, Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, movimentaram 7,68 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2026, alta de 22,49% em relação ao mesmo período de 2025, resultado que a autoridade portuária classificou como recorde para o período. O Porto de Salvador respondeu por 3,79 milhões de toneladas, com avanço de 20,94%, segundo reportagem da revista Portos e Navios publicada em 28 de julho.

A janela de gate aberto do terminal, porém, registrou o maior percentual entre todos os portos monitorados: 79% dos navios que operaram no Tecon Salvador em junho tiveram menos de 48 horas de intervalo entre a liberação para recebimento de carga e o fechamento do embarque. Em maio, o índice de navios com menos de 48 horas de gate aberto em Salvador foi de 45%.

Na tabela detalhada do boletim, sete navios registraram janela de gate de 1 minuto: a abertura e o deadline foram fixados com diferença de 60 segundos. Os casos envolvem os navios MSC Ursula VI, Login Jacaranda, Maersk Freeport, CMA CGM Mississippi, Stephanie C, Swansea e Cosco Shipping Fan Rong, todos no Tecon Salvador.

O custo da alteração para o exportador

Em entrevista ao Poder360, Eduardo Troyse Vieira, chefe de produtos da ElloX, detalhou o efeito prático das alterações de deadline. Segundo Vieira, a mudança na data do navio pode forçar a remarcação de caminhões, gerar gastos com armazenagem em depósitos de terceiros e expor o exportador a cobranças de detenção pelo uso do contêiner além do prazo contratado com o armador.

Vieira citou como exemplo o caso em que a carga já está em deslocamento para o porto no momento da notificação. Sem possibilidade de entregá-la ao terminal, a empresa precisa encontrar um armazém intermediário de última hora. A cobrança de detenção, segundo o Acórdão 521/25 da Antaq, só é legítima quando o exportador tem condições de agir para evitá-la.

Na Carta do CEO que acompanha o boletim, Lucas Moreno, fundador da ElloX, registra que o Porto de Santos fechou o primeiro semestre com média de 63,3% de navios com alteração de deadline, desvio-padrão de 2,8 (contra 8,1 no semestre anterior) e piso da série em 58%. A projeção para o segundo semestre é de ~66,5%, com pico estimado em setembro, período em que o algodão entra em volume pleno e a soja da segunda safra ainda ocupa pátios, segundo a Carta do CEO. Segundo o documento, a pressão se redistribui entre terminais sem que o nível médio caia.

O boletim registra que a plataforma acumula mais de 340 mil alterações de deadlines, aberturas de gate e estimativas de chegada desde 2022, e que clientes da ferramenta economizaram mais de R\$ 25 milhões em cobranças indevidas de detenção.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/08/2026

SUDENE LEVA ESTUDO DE VIABILIDADE DA TRANSNORDESTINA A PREFEITOS DE PERNAMBUCO

Em encontro na Amupe, Sudene apresentou estudo encaminhado ao TCU que registra taxa de retorno de 15,53% para o trecho Salgueiro-Suape. Infra S.A. firmou contrato de R\$ 312,8 mi para lote de 73 km entre Custódia e Arcoverde da Transnordestina

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Autarquia tem mantido interlocução técnica com os órgãos envolvidos no empreendimento, sempre que demandada no âmbito das discussões sobre a ferrovia Transnordestina. Na imagem, superintendente Francisco Alexandre durante encontro na Amupe. Foto: Agnelo Câmara/CGCOM/Sudene

Um retorno social estimado em R\$ 4,76 bilhões e uma taxa de retorno econômico de 15,53% sustentam a viabilidade do trecho Salgueiro–Suape da Ferrovia Transnordestina, segundo estudo concluído pela Sudene e encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU). O superintendente da autarquia, Francisco Alexandre, apresentou os indicadores durante a Assembleia Extraordinária da Associação Municipalista de Pernambuco (Amupe), nesta segunda-feira (3), junto com informações sobre o contrato de R\$ 312,8 milhões firmado pela Infra S.A. para o lote SPS 04 da ferrovia.

O levantamento reúne análises dos impactos logísticos, econômicos e sociais do empreendimento e identifica potencial para fortalecer cadeias produtivas instaladas em Pernambuco e em estados vizinhos. Segundo a Sudene, a incorporação do valor social às análises econômicas resultou no Valor Social Presente Líquido (VSPL) de R\$ 4,76 bilhões e na Taxa de Retorno Econômico (TRE) de 15,53%, indicadores que superam os custos do investimento.

“O desenvolvimento regional exige conexão com o mundo e a ferrovia pode ser capaz de viabilizar isso a favor do Nordeste. Os estudos indicam que a Região pode fortalecer diversos segmentos da economia regional, ao mesmo tempo em que permite ter ganhos sociais significativos por meio de vários fatores, entre eles a própria geração de emprego”, afirmou Francisco Alexandre.

Estudo foi elaborado para atender exigência do TCU

O estudo de viabilidade econômica e social foi elaborado para subsidiar a manifestação da Sudene diante do TCU, em atendimento ao Acórdão nº 1.217/2026. A decisão, proferida em maio de 2026, determinou a demonstração da pertinência e da vantajosidade socioeconômica do empreendimento antes da contratação de novos compromissos financeiros com recursos federais. A análise seguiu a metodologia de Análise Custo-Benefício (ACB) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

Em 17 de julho, o TCU acolheu parcialmente os embargos de declaração apresentados pelo governo federal, autorizando a assinatura do contrato com a empresa vencedora da licitação do lote SPS 04. Segundo a Sudene, em um primeiro momento será emitida a ordem de serviço para a elaboração dos projetos executivos. A autorização para a execução física das obras permanece condicionada ao atendimento das determinações do tribunal.

Desde a conclusão dos estudos, a autarquia tem mantido interlocução técnica com os órgãos envolvidos no empreendimento, compartilhando informações quando demandada nas discussões sobre a ferrovia.

Lote SPS 04 da Transnordestina prevê investimento de R\$ 312,8 milhões

A Infra S.A. firmou contrato para a elaboração do projeto executivo e a execução das obras remanescentes de infraestrutura do lote SPS 04. O segmento compreende 73 quilômetros entre os municípios de Custódia e Arcoverde, em Pernambuco, e prevê investimento de R\$ 312,8 milhões.

O trecho faz parte dos 544 quilômetros previstos no projeto original do ramal Salgueiro–Suape, dos quais apenas 179 quilômetros foram concluídos. As obras, iniciadas em 2006, estão paralisadas desde 2016. A Transnordestina Logística (TLSA), do grupo da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), devolveu o trecho pernambucano ao governo federal em 2022.

Em paralelo, segue em andamento o processo licitatório (Edital nº 002/2026) para contratar a empresa responsável pelos estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira, ambiental e jurídica, além do

suporte à desestatização do trecho Salgueiro–Suape. O segmento é classificado como brownfield, por se tratar de infraestrutura que já recebeu intervenções e precisa ser estruturada antes de uma futura concessão à iniciativa privada.

Assembleia da Amupe reuniu gestores municipais de Pernambuco

A participação da Sudene integrou a programação técnica da Assembleia Extraordinária da Amupe, que reuniu gestores públicos municipais e especialistas das áreas jurídica e contábil. Além da atualização sobre a Transnordestina, o evento abordou temas como o piso do magistério para profissionais contratados e a aposentadoria especial dos Agentes Comunitários de Saúde (ACS) e dos Agentes de Combate às Endemias (ACE).

A apresentação na Amupe é a segunda exposição pública do estudo de viabilidade pela Sudene em menos de um mês. Em 7 de julho, os dados foram apresentados na sede da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe), em Recife.

Enquanto o trecho pernambucano permanece em fase de estudos e projetos, o ramal cearense da Transnordestina já avançou para a etapa operacional. Testes com composições ferroviárias tiveram início em 2025 em um segmento de 679 quilômetros liberado pela ANTT entre São Miguel do Fidalgo (PI) e Acopiara (CE), passando por Salgueiro (PE).

*Com informações da Sudene

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/08/2026



JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP

INSTITUTO PORTA ANUNCIA NOVA DIRETORA DE OPERAÇÕES E REFORÇA FOCO EM CAPACITAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO

Por Assessoria de Imprensa



Instituto PORTa anuncia nova Diretora de Operações e reforça foco em capacitação no setor portuário – Divulgação

São Paulo, 04/08/2026: O Instituto PORTa anunciou a chegada de Danielle Clerman como nova Diretora de Operações. A nomeação marca uma nova fase da instituição, que passa a intensificar sua atuação na capacitação e desenvolvimento de profissionais para o setor logístico-portuário.

Engenheira e professora da Unisinos, Danielle possui trajetória consolidada nas áreas de engenharia e infraestrutura, reunindo experiência técnica e visão estratégica.

Com a nova diretoria, o PORTa reforça seu posicionamento como agente de formação e qualificação profissional, ampliando iniciativas voltadas à educação executiva e ao desenvolvimento de talentos para o setor.

A instituição mantém seu compromisso com a geração de oportunidades, agora com foco ainda mais claro na preparação de profissionais para os desafios reais da logística portuária no Brasil e na América Latina.

Sobre o Instituto PORTa

O Instituto PORTa atua no desenvolvimento, capacitação e conexão de profissionais para o setor portuário e logístico, contribuindo para o fortalecimento da cadeia no Brasil.

Saiba mais em <https://www.institutoporta.com/>

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 05/08/2026

SANTOS BRASIL ABRE INSCRIÇÕES PARA PROGRAMA DE ESTÁGIO COM BOLSA-AUXÍLIO INICIAL DE R\$ 1.750

A empresa disponibilizou vagas nas cidades de Guarujá, Santos, São Paulo, Barcarena e São Luís

Por Heloisa Helena -Redação



Santos Brasil abre inscrições para programa de estágio com bolsa-auxílio inicial de R\$ 1.750 - Divulgação

O Programa de Estágio Santos Brasil 2026 está com inscrições abertas para oportunidades nas cidades de Guarujá (SP), Santos (SP), São Paulo (SP), Barcarena (PA) e São Luís (MA). A iniciativa tem como objetivo preparar talentos para crescer profissionalmente e construir uma trajetória de impacto na empresa.

Os requisitos para participação no processo seletivo são estar cursando graduação em bacharelado ou licenciatura a partir do 2º ano, ou tecnólogo a partir do 2º semestre nos cursos de administração, análise de sistemas, análise e desenvolvimento de sistemas, arquitetura, automação industrial, ciências contábeis, ciências da computação, ciências de dados, comércio exterior, direito, economia, engenharias, gestão da qualidade, gestão da tecnologia da informação, gestão de recursos humanos, logística, pedagogia, psicologia, redes de computadores, segurança da informação, sistemas da informação, tecnologia em banco de dados.

Os benefícios do programa incluem bolsa-auxílio de R\$1.750,00 no primeiro ano de estágio e R\$1.950,00 a partir do segundo ano de estágio e último ano da faculdade. Além disso, a empresa também disponibiliza assistência médica, assistência odontológica, seguro de vida em grupo, vale-transporte, refeição no local ou vale-refeição (apenas em unidades sem refeitório), TotalPass e Zenklub (plataforma online que conecta usuários a psicólogos, terapeutas e psicanalistas).

As etapas que compõem o processo seletivo são inscrições, provas (online), entrevista por competências (online), painel com os gestores e entrevista com os gestores. Para realizar sua inscrição basta acessar este link e preencher o cadastro com as informações necessárias.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 05/08/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ RECEBE NOVOS SERVIDORES APROVADOS NO CPNU

Cerimônia reuniu 46 profissionais aprovados nas edições de 2024 e 2025 do concurso

Brasília, 04/08/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, na última sexta-feira (31), a cerimônia de posse simbólica dos servidores aprovados nas edições de 2024 e 2025 do Concurso Público Nacional Unificado (CPNU).

Participaram da solenidade 46 profissionais que já estão em exercício na Agência, sendo 19 Especialistas em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários e 27 Técnicos em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários. Os servidores em exercício nas Unidades Regionais acompanharam a cerimônia de forma virtual, enquanto os lotados na Sede compareceram presencialmente, em Brasília (DF).

A cerimônia marcou o acolhimento institucional dos novos servidores e reuniu toda a Diretoria Colegiada, superintendentes, gestores, familiares e convidados. Durante o evento, foram destacadas a importância do serviço público, o compromisso com o interesse público em prol da sociedade e o papel desempenhado pela ANTAQ na regulação, fiscalização e desenvolvimento do setor aquaviário brasileiro.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 05/08/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

REGIÃO SUL REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO AÉREA DA HISTÓRIA NO PRIMEIRO SEMESTRE

Embarques cresceram acima da média nacional e alcançaram marcas inéditas nos mercados doméstico e internacional entre janeiro e junho de 2026



Mostrando a capilaridade da malha aérea da região, foi verificada movimentação de passageiros em 23 aeroportos ao longo do período, com destaque para o Aeroporto Internacional de Porto Alegre (RS), que liderou a movimentação com 1.932.664 passageiros. Foto: Divulgação/Fraport

A região Sul registrou a maior movimentação aérea de sua história no primeiro semestre de 2026. Entre janeiro e junho, os aeroportos sulistas movimentaram 6.946.388 passageiros em voos domésticos e internacionais, crescimento de 9% frente ao mesmo período de 2025 e um acréscimo de 575.810 viajantes. O desempenho foi quase o dobro da média nacional (5%) no período e representa o melhor resultado da série histórica da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), iniciada em 2000.

Além do avanço do mercado doméstico, o crescimento foi impulsionado pela expansão das viagens internacionais. Nos seis primeiros meses do ano, os aeroportos da região movimentaram 578.871 passageiros em voos para o exterior, alta de quase 20% em comparação com o primeiro semestre de 2025. O resultado também estabeleceu um novo recorde para o período e marcou a primeira vez em que o Sul ultrapassou a marca simbólica de meio milhão de passageiros internacionais embarcados em um primeiro semestre. Argentina, Chile, Panamá, Portugal e Peru concentraram os principais destinos internacionais da região.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, celebrou os resultados. “O crescimento da aviação no Sul mostra uma região cada vez mais conectada ao Brasil e ao exterior. Uma malha aérea fortalecida amplia oportunidades para o turismo, facilita viagens de negócios, aproxima pessoas e contribui para o desenvolvimento econômico dos estados”, afirmou.

No mercado doméstico, a movimentação também atingiu o maior patamar já registrado para um primeiro semestre. Entre janeiro e junho, os voos nacionais somaram 6.367.517 passageiros, alta de 8,18% em relação ao mesmo período do ano passado, com 481.495 embarques a mais.

Os números de junho reforçam a tendência de crescimento observada ao longo do semestre. No mês, a movimentação total alcançou 1.063.445 passageiros, avanço de 2,38% sobre junho de 2025 e novo recorde para o período. Foi apenas a segunda vez na história que a região superou a marca de 1 milhão de passageiros embarcados em junho.

Nos voos domésticos, o desempenho no mês foi ainda mais expressivo: 1.020.503 passageiros, crescimento de 3,18% em relação ao mesmo mês do ano anterior e a primeira vez que o mercado doméstico ultrapassou 1 milhão de embarques em junho.

Aeroportos mais movimentados

Mostrando a capilaridade da malha aérea da região, foi verificada movimentação de passageiros em 23 aeroportos ao longo do período, com destaque para o Aeroporto Internacional de Porto Alegre (RS), que liderou a movimentação com 1.932.664 passageiros, seguido pelos aeroportos de Curitiba (PR), com 1.443.078, e de Florianópolis (SC), com 1.383.241 embarques.

Também foram destaques Foz do Iguaçu (678.617), Maringá (194.575), Londrina (165.421) e Cascavel (110.736), no Paraná; Navegantes (555.751), Chapecó (160.322) e Joinville (120.533), em Santa Catarina; e Caxias do Sul (62.936), no Rio Grande do Sul.

Além do transporte de passageiros, a malha aérea da região também desempenhou papel importante na logística de cargas. Entre janeiro e junho, os aeroportos do Sul movimentaram 19,4 toneladas de mercadorias (alta de 3,72%), reforçando a importância da aviação para cadeias produtivas que dependem de agilidade no transporte, como os setores industrial, farmacêutico, tecnológico e de produtos de maior valor agregado.

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

Data: 05/08/2026

MPOR E ANTAQ ABREM CONSULTA PÚBLICA SOBRE A FUTURA CONCESSÃO DO SISTEMA AQUAVIÁRIO INTEGRADO DO SUL E LAGOA MIRIM

Contribuições podem ser enviadas até 15 de agosto para aperfeiçoar a proposta; projeto prevê contrato com prazo inicial de 25 anos



Sugestões recebidas serão analisadas e poderão subsidiar o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos da concessão. Foto: Portos RS

Até o próximo dia 15 agosto, a população pode contribuir com consulta pública sobre o projeto de concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim (SAI Sul-Mirim), no Rio Grande do Sul. O Ministério de Portos e Aeroportos encaminhou à Agência Nacional de Transportes

Aquaviários a documentação técnica e a minuta do edital, que foram compilados pela Antaq, e estão disponíveis para receber sugestões da sociedade.

O projeto prevê contrato com prazo inicial de 25 anos e investimentos voltados à modernização da infraestrutura hidroviária, aumento da segurança da navegação e ampliação da capacidade logística da região.

Podem contribuir para aperfeiçoar a proposta usuários das hidrovias, operadores, especialistas, representantes do setor produtivo e demais interessados. As sugestões recebidas serão analisadas e poderão subsidiar o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos da concessão.

O SAI Sul-Mirim reúne as infraestruturas de acesso aquaviário aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além dos trechos da hidrovia da Lagoa dos Patos, do Lago Guaíba e dos rios Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí, atualmente administrados pela Portos RS.

Serviço

Consulta pública: Concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim (SAI Sul-Mirim)

Prazo para participação: até 15 de agosto de 2026

Como participar: por meio do formulário eletrônico disponível no portal da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

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

Data: 05/08/2026

MPOR PUBLICA PLANO MESTRE DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Documento orienta ações de investimentos e medidas relacionadas à integração entre porto-cidade e ao meio ambiente

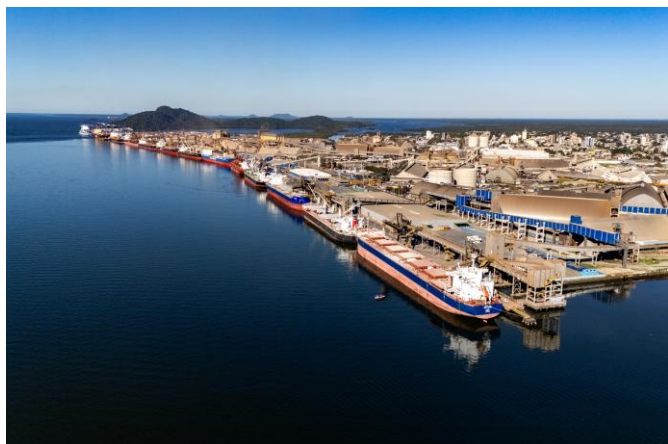


Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) publicou o Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, no Paraná. Aprovado por meio da Portaria nº 317, de 16 de julho de 2026 e publicada em 30 de julho, o documento orienta ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, nos acessos ao complexo portuário e na relação porto-cidade, conforme previsto na legislação setorial.

O documento foi elaborado pela Infra S.A., com a participação da Autoridade Portuária de Paranaguá e Antonina (Appa), sob a coordenação da Secretaria Nacional de Portos (SNP), por meio do Departamento de Gestão e Modernização Portuária (DGMP).

O plano também contempla medidas relacionadas à integração entre porto-cidade e ao meio ambiente, como ações voltadas à mitigação dos impactos de eventos climáticos adversos e ao fortalecimento da comunicação entre autoridade portuária, terminais, poder público e população.

Antes da publicação, o Plano Mestre foi submetido a consulta pública entre 6 de fevereiro e 23 de março de 2026. O processo recebeu contribuições da sociedade civil, empresas, entidades representativas, autoridades públicas e demais partes interessadas no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

Estrutura do documento

O Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina está organizado em quatro capítulos: Síntese do Complexo Portuário; Projeção de Demanda e Capacidades; Análise Estratégica; e Plano de Ações e Investimentos. O documento também conta com um apêndice que reúne levantamentos de dados e diagnósticos detalhados utilizados como base para as análises apresentadas no plano.

A íntegra do documento, os apêndices, o ato administrativo de aprovação e o caderno de respostas às contribuições recebidas durante a consulta pública estão disponíveis na página de Publicações do MPor.

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

Data: 05/08/2026

ENTENDA A DIFERENÇA ENTRE CABOTAGEM E NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

Embora usem os mesmos portos, as duas modalidades cumprem funções diferentes para o desenvolvimento do país



A cabotagem impulsiona a logística doméstica, enquanto a navegação de longo curso fortalece a economia no comércio internacional - Foto: Rafael Medeiros

Enquanto um navio pode sair de Manaus levando contêineres com eletrodomésticos para o Porto de Santos, outro deixa o mesmo porto carregado de soja com destino à Ásia. Embora usem a mesma infraestrutura portuária, essas duas viagens pertencem a modalidades diferentes da navegação marítima: cabotagem e longo curso.

A navegação de longo curso é voltada principalmente ao comércio exterior. Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em 2025 mais de 80% das cargas transportadas nessa modalidade foram destinadas à exportação, enquanto cerca de 20% foram de importações. Nesse mesmo período, esse tipo de navegação movimentou mais de 1 bilhão de toneladas, especialmente grãos sólidos, como minério de ferro, soja, milho e açúcar.

Já na cabotagem, o perfil das cargas é diferente. Como a modalidade atende principalmente ao mercado interno, predominam grãos líquidos e gasosos (75%), como petróleo e gás natural, vindos de plataformas na costa brasileira para refinarias no país, além de produtos em contêineres para abastecer as diferentes regiões, que vão de eletrodomésticos e biocombustíveis a itens de vestuário.

E sua integração com rodovias, ferrovias e hidrovias faz com que as mercadorias circulem entre polos produtores, centros de distribuição e mercados consumidores. Só no ano passado, a cabotagem movimentou cerca de 223 milhões de toneladas, também segundo o Estatístico Aquaviário da Antaq.

Modalidades essenciais para o país

Um mesmo porto pode operar embarcações das duas modalidades que, juntas, são peças essenciais para o desenvolvimento do país.

Enquanto a cabotagem impulsiona a logística doméstica, abastecendo e aproximando diferentes regiões e gerando benefícios práticos e estratégicos, como menor impacto ambiental e menos gastos com manutenção, a navegação de longo curso fortalece a competitividade da economia brasileira no comércio internacional, ampliando o acesso dos produtos nacionais aos mercados externos e garantindo a chegada de mercadorias importadas.

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

Data: 05/08/2026

DO GRÃO AO CONTÊINER: PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTAM CARGAS ESTRATÉGICAS NO PRIMEIRO SEMESTRE



Levantamento do MPor reuniu dados de nove portos de diferentes regiões do país e mostra o desempenho da movimentação e os destaques por tipo de carga no período

O Porto de Suape (PE) movimentou 13,7 milhões de toneladas no primeiro semestre. Foto: Divulgação/Porto de Suape

Os portos brasileiros têm papel essencial na circulação de mercadorias e na conexão do país com o comércio internacional. Diariamente, terminais portuários movimentam diferentes tipos de cargas, como grãos, minérios,

combustíveis, contêineres, veículos, insumos e bens de consumo, atendendo tanto ao mercado interno quanto às operações de importação e exportação.

No primeiro semestre de 2026, portos de diferentes regiões registraram crescimento na movimentação de cargas. Entre os destaques estão complexos como Santos (SP), Suape (PE), Itaqui (MA) e Itajaí (SC), além dos portos públicos da Bahia e dos portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná.

A movimentação portuária está diretamente ligada ao escoamento da produção, ao abastecimento de insumos, à circulação de bens e à integração entre diferentes modais de transporte. Por isso, acompanhar esses dados ajuda a compreender o funcionamento da logística brasileira e a importância dos portos para a economia do país.

Confira, a seguir, o desempenho dos portos no primeiro semestre de 2026:

Infográfico com fundo azul e imagem do mar apresenta a movimentação de cargas nos portos no primeiro

Porto de Santos (SP)

Considerado o maior porto da América Latina, o Porto de Santos movimentou no primeiro semestre do ano 92,8 milhões de toneladas, resultado 5,05% superior ao registrado no mesmo período de 2025 (88,3 milhões de toneladas). Desse total, 68,71 milhões de toneladas corresponderam a cargas de exportação, enquanto 24,08 milhões de toneladas foram de importação.

Nas importações, o maior volume foi registrado em carga geral, com 14,54 milhões de toneladas, puxado principalmente pela carga containerizada, que somou 14,10 milhões de toneladas. Em seguida aparecem os grãos sólidos, com 5,71 milhões de toneladas, tendo o adubo como principal carga do grupo, com 3,72 milhões de toneladas. Já os grãos líquidos importados somaram 3,82 milhões de toneladas, com destaque para óleo diesel e gasóleo, que alcançaram 1,56 milhão.

Nas exportações, os grãos sólidos lideraram a movimentação, com 41,04 milhões de toneladas, impulsionados principalmente pela soja em grãos, que somou 25,61 milhões de toneladas. A carga geral exportada alcançou 21,35 milhões de toneladas, com predominância da carga containerizada, que registrou 16,71 milhões de toneladas. Já os grãos líquidos somaram 6,31 milhões de toneladas, com destaque para óleo combustível, com 2,09 milhões de toneladas, sucos cítricos, com 1,07 milhão, e óleo diesel e gasóleo, com 1,02 milhão.

Portos do Paraná

Paranaguá e Antonina, administrados pela autoridade portuária Portos do Paraná, movimentaram 34,44 milhões de toneladas de cargas no primeiro semestre de 2026, entre importações e exportações. O volume representa crescimento de 0,6% em relação ao mesmo período de 2025. Desse total, 22,30 milhões de toneladas corresponderam a exportações, enquanto as importações somaram 12,1 milhões de toneladas.



Como observado em outros portos, a soja foi uma das principais cargas responsáveis pelo desempenho no período. Nos seis primeiros meses do ano, foram embarcadas 9,47 milhões de toneladas do grão, volume 21% superior ao registrado no mesmo intervalo de 2025, quando a movimentação da commodity somou 7,86 milhões de toneladas.

Outro destaque foram as cargas containerizadas, que somaram 8,7 milhões de toneladas no semestre, aumento de 8,9% em relação a 2025, quando a movimentação atingiu 8 milhões.

Itaqui (MA)

Estratégico para o escoamento de cargas pelo Arco Norte, o Porto do Itaqui (MA) movimentou 16,58 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2026. Na comparação entre os resultados mensais de janeiro e junho, a movimentação passou de 2,09 milhões para 3,21 milhões de toneladas, crescimento de 53,5%.

No acumulado do ano por tipo de carga, os graneis sólidos responderam pelo maior volume, com 11,97 milhões de toneladas movimentadas. A principal carga do grupo foi a soja, que somou 8,5 milhões de toneladas no período.

Entre os graneis líquidos, foram movimentadas 3,86 milhões de toneladas, com maior volume para os derivados de petróleo em operações internas, que somaram 2,38 milhões de toneladas. Já a carga geral registrou 755,7 mil toneladas, puxada principalmente pela celulose, com 702,9 mil toneladas movimentadas.

SuaPE (PE)

O Complexo Industrial Portuário de SuaPE (PE) movimentou 13,7 milhões de toneladas de cargas no primeiro semestre de 2026, crescimento de 25,6% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Os graneis líquidos, compostos principalmente por petróleo e derivados, foram o principal grupo de carga no período, com 9,14 milhões de toneladas movimentadas. O volume representa alta de 40,1% na comparação com o primeiro semestre de 2025. Na operação de contêineres, o porto registrou 333.786 TEUs, a sigla é usada no setor portuário para medir a quantidade de contêineres movimentados e tem como referência o contêiner padrão de 20 pés.

Já os graneis sólidos, categoria que inclui produtos como trigo, clínquer e coque, totalizaram 799,5 mil toneladas, avanço de 39% na comparação anual. Os veículos também aparecem entre os destaques do semestre, com 33.779 unidades registradas.

Portos da Bahia

Os portos públicos baianos administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) registraram crescimento de 22,49% na movimentação de cargas entre janeiro e junho de 2026, em comparação com o mesmo período do ano anterior.

O Porto de Salvador apresentou a maior movimentação entre os portos administrados pela Codeba, com 3,79 milhões de toneladas, crescimento de 20,94% em relação ao mesmo período de 2025. As importações cresceram 31,84%, enquanto as exportações tiveram alta de 2,47%. Em junho, a movimentação chegou a 703,9 mil toneladas, avanço de 44,52% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

No Porto de Aratu-Candeias, foram movimentadas 3,70 milhões de toneladas no primeiro semestre, alta de 26,09% em relação ao mesmo intervalo de 2025. As exportações registraram crescimento de 95,77%, enquanto as importações avançaram 12,99%. Somente em junho, o porto movimentou 692,2 mil toneladas, aumento de 30,17% na comparação com junho do ano passado.

Localizado na região sul da Bahia, o Porto de Ilhéus foi responsável pela movimentação de 89,9 mil toneladas no primeiro semestre. Somente em junho, o terminal movimentou 11,9 mil toneladas, aumento de 0,64% em relação ao mesmo mês de 2025. O resultado teve como destaque a operação



inédita de embarque de óxido de magnésio, novo produto incorporado à movimentação do porto. Ao todo, foram transportadas 8,7 mil toneladas da carga com destino ao Porto de Nova Orleans, nos Estados Unidos.

Itajaí (SC)

No primeiro semestre de 2026, o Porto de Itajaí (SC) movimentou 2,6 milhões de toneladas, volume 40% superior às 1,86 milhão de toneladas registradas no mesmo período de 2025. Em números absolutos, o acréscimo foi de 740,9 mil toneladas.

Na movimentação de contêineres, foram 238.873 TEUs. No primeiro semestre de 2025, haviam sido movimentados 136.385 TEUs, o que representa crescimento de 75%. Em junho, o porto movimentou 488,3 mil toneladas, volume 28% superior ao registrado no mesmo mês de 2025.

Todos os dados da matéria são referentes ao período de janeiro a junho de 2026, com base em informações enviadas pelas autoridades portuárias.

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

Data: 04/08/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT – DO DIA 05/08/2026

EDITORIAL – EM BUSCA DE EQUIDADE E DESENVOLVIMENTO

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

Trinta e sete por cento dos trabalhadores do transporte aéreo são mulheres. No transporte terrestre, 16,8%. No setor aquaviário, 14,6%. Esses dados, da Relação Anual de Informações Sociais (Rais) e do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), foram apresentados no encontro do Conselho Feminino do Grupo Brasil Export nessa terça-feira, dia 4, em Brasília. E descrevem um setor que ainda reproduz, em sua base operacional, a segregação de gênero que marca o mercado de trabalho brasileiro de forma mais ampla. Pilotos, maquinistas, operadores de equipamentos portuários, motoristas de longa distância, funções historicamente masculinas que permanecem masculinas na prática, mesmo décadas depois de se tornarem legalmente acessíveis. Esses dados precisam ser nomeados sem eufemismo antes que qualquer celebração seja justa.

E então vem o dado que complica a narrativa simples. Na mesma semana em que esses números foram apresentados, a mesa do Conselho Feminino do Brasil Export reuniu a presidente interina da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), a diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a gerente de Meio Ambiente e Transição Energética da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a superintendente de Sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a secretária-executiva adjunta do Ministério de Portos e Aeroportos e a superintendente de Inteligência de Mercado da Infra S.A. São mulheres que regulam canais de navegação, autorizam leilões de aeroportos, definem os parâmetros de sustentabilidade das concessões rodoviárias e supervisionam os estudos de viabilidade dos maiores projetos de infraestrutura do País. A base operacional ainda é masculina, mas o topo regulatório e institucional está sendo construído com participação feminina crescente. E essa distinção importa porque é no topo em que as regras do setor são escritas.

O BE News considera que o Conselho Feminino do Grupo Brasil Export cumpre uma função que vai além do networking entre lideranças. Ao reunir mensalmente representantes de agências reguladoras, ministérios, empresas públicas e entidades setoriais, o espaço cria o tipo de interlocução transversal, entre modalidades, entre setores público e privado, entre regulação e planejamento, que raramente acontece nos fóruns técnicos tradicionais, organizados por tema ou por modal. Uma diretora da Antaq conversando com a gerente de transição energética da Anac e com a superintendente de sustentabilidade da ANTT num mesmo ambiente produz conexões entre agendas que os

organogramas institucionais separam. Isso tem valor prático — e é mais raro do que deveria ser na infraestrutura brasileira.

A solução para o cenário evidenciado pelos números atuais de participação feminina na base operacional dos modais de transporte e, ainda, uma distribuição mais equitativa passam por políticas que ainda não existem de forma sistemática no setor: programas de formação técnica direcionados a mulheres nas ocupações de maior déficit de gênero, exigências de metas de equidade nos contratos de concessão e arrendamento portuário, e incentivos para que operadores de terminais, companhias aéreas e empresas de navegação incluam a diversidade de gênero como critério de gestão auditável, e não apenas como retórica de relatório de sustentabilidade. O Projeto Asas, lançado em Santos na segunda-feira passada para a inclusão de pessoas com deficiência no setor portuário, mostrou que a coordenação setorial produz resultados que iniciativas isoladas não alcançam. O mesmo modelo pode ser aplicado à equidade de gênero. E o Conselho Feminino tem a composição institucional para liderar essa agenda se decidir fazê-lo.

A infraestrutura brasileira será construída, nos próximos anos, pelas pessoas que hoje sentam nas mesas de regulação, planejamento e decisão. Que cada vez mais essas mesas sejam ocupadas por quem representa a metade da população que durante décadas foi excluída de sentar nelas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

OPINIÃO – DIREITO - CONFLITOS HÍBRIDOS E A PROTEÇÃO DE SERVIÇOS ESSENCIAIS



ROBERTA LOPES DA CRUZ ANTONIO

Professora de Direito Digital e Civil na Universidade Católica de Santos (SP), advogada e consultora especializada em Direito Digital e Proteção de Dados, mestre em Direito da Segurança Nacional pela Georgetown University (EUA).
opinio@portalbenews.com.br

Os noticiários norte-americanos trouxeram, no fim da semana passada, mais um alerta que merece a atenção de gestores públicos e privados. Segundo a Agência Estadual de Tecnologia da Informação de Minnesota, mais de trinta sistemas comunitários de abastecimento de água foram alvo de ataques cibernéticos coordenados. Dias depois, o FBI informou que empresas responsáveis pelo abastecimento de água e pelo tratamento de águas residuais em pelo menos seis estados norte-americanos haviam comunicado incidentes capazes de comprometer o funcionamento de suas operações (conforme divulgado pela CNN). Diante desse cenário, a Agência de Defesa Cibernética do governo dos Estados Unidos (CISA) recomendou que operadores desses sistemas desconectassem da internet equipamentos considerados vulneráveis.

As autoridades norte-americanas afirmam que existem indícios de envolvimento de grupos de hackers ligados ao Irã, embora, até o momento, não exista atribuição oficial e definitiva de responsabilidade ao Estado iraniano. Vale destacar, nesse sentido, que no Direito Internacional, identificar a origem de um ataque cibernético não se confunde com atribuição de responsabilidade (automaticamente) a um Estado. Ainda assim, independentemente de quem seja o responsável, a sucessão desses episódios revela uma realidade que já não pode ser ignorada: as infraestruturas críticas tornaram-se protagonistas de uma nova dinâmica de disputas geopolíticas.

O episódio tampouco representa um fato isolado para os Estados Unidos. Em 2021, na cidade de Oldsmar, na Flórida, níveis de concentração de hidróxido de sódio (soda cáustica) utilizados em uma estação de tratamento de água foram alterados para níveis considerados perigosos à saúde. Em um primeiro momento, o fato foi atribuído a um ataque cibernético via acesso remoto indevido aos sistemas. Posteriormente, considerou-se a possibilidade de erro humano na operação do software. De todo modo, o incidente somente não resultou em uma tragédia porque um operador percebeu a alteração em tempo real e conseguiu revertê-la antes que a água chegasse à população. A intervenção humana tempestiva evitou consequências potencialmente catastróficas.



Durante muito tempo, imaginou-se que conflitos entre Estados estariam restritos a tanques, navios, aeronaves e tropas. Hoje, essa percepção tornou-se insuficiente, pois as disputas internacionais assumem contornos cada vez mais híbridos, combinando instrumentos militares, econômicos, informacionais e cibernéticos. Os conflitos já não são travados apenas em campos de batalha. Eles também podem ocorrer silenciosamente, por meio de códigos, redes e sistemas que sustentam o funcionamento da sociedade.

Pode parecer exagero afirmar que uma autoridade portuária, um terminal logístico ou uma empresa de comércio exterior estejam inseridos nesse contexto. Mas basta observar o avanço da transformação digital para perceber que os portos modernos deixaram de ser apenas estruturas físicas. Os chamados “portos inteligentes” dependem de uma complexa arquitetura tecnológica formada por sensores, sistemas de automação, equipamentos operados remotamente, plataformas de gestão, inteligência artificial e integração permanente entre operadores públicos e privados. Essa conectividade trouxe ganhos extraordinários de eficiência, previsibilidade e competitividade. Em contrapartida, ampliou significativamente a superfície de exposição a ataques cibernéticos.

É justamente nesse ponto que reside um dos maiores desafios para gestores e executivos. Ainda existe a falsa percepção de que ataques cibernéticos dizem respeito apenas ao vazamento de dados pessoais ou à indisponibilidade temporária de sistemas. A realidade é muito mais ampla. Um ataque pode interromper operações portuárias, comprometer o funcionamento de guindastes automatizados, afetar ou sabotar sistemas de gerenciamento de cargas, provocar atrasos em cadeias logísticas internacionais, gerar prejuízos milionários e comprometer a reputação de empresas, autoridades e até de um país perante parceiros comerciais.

Em colunas anteriores, destacamos que infraestruturas críticas vêm sendo alvo tanto de operações de espionagem quanto de sabotagem. Na espionagem, o objetivo costuma ser o acesso a informações estratégicas, projetos tecnológicos, propriedade intelectual ou dados economicamente relevantes. Na sabotagem, busca-se provocar instabilidade operacional, insegurança, perdas econômicas e pressão política sobre governos ou setores estratégicos. Em ambos os casos, os impactos extrapolam o ambiente digital e alcançam diretamente a economia, o comércio internacional e a confiança dos mercados.

Nesse cenário, investir em segurança cibernética tem se tornado uma questão crucial relacionada à governança corporativa e continuidade dos negócios. Mapear riscos, segmentar redes, proteger sistemas industriais, monitorar acessos, capacitar equipes e estabelecer planos de resposta a incidentes são medidas que precisam integrar a estratégia das organizações, especialmente daquelas que operam serviços essenciais ou participam de cadeias logísticas críticas.

A transformação digital continuará avançando e isso é irreversível. Mas inovação e segurança precisam caminhar juntas. No século XXI, a competitividade de um setor essencial à economia será medida, sobretudo, pela sua capacidade de continuar operando quando alguém, a milhares de quilômetros de distância, tentar paralisá-lo utilizando apenas um computador. Em um mundo em que disputas geopolíticas também são travadas por meio de linhas de código, investir em resiliência cibernética deixou de ser uma opção e se tornou um requisito para a própria segurança e para a sustentabilidade das cadeias globais de suprimentos.

Roberta Lopes da Cruz Antonio escreve quinzenalmente para o BE News. Seus textos são publicados às quartas-feiras.

INVESTIR EM SEGURANÇA CIBERNÉTICA TEM SE TORNADO UMA QUESTÃO CRUCIAL RELACIONADA À GOVERNANÇA CORPORATIVA E CONTINUIDADE DOS NEGÓCIOS. MAPEAR RISCOS, SEGMENTAR REDES, PROTEGER SISTEMAS INDUSTRIAIS, MONITORAR ACESSOS, CAPACITAR EQUIPES E ESTABELECEER PLANOS DE RESPOSTA A INCIDENTES SÃO MEDIDAS QUE PRECISAM INTEGRAR A ESTRATÉGIA DAS ORGANIZAÇÕES, ESPECIALMENTE DAQUELAS QUE OPERAM SERVIÇOS ESSENCIAIS OU PARTICIPAM DE CADEIAS LOGÍSTICAS CRÍTICAS

POLÍTICA - CONVENÇÕES CHEGAM AO FIM E ELEIÇÕES TÊM NOVA FASE

Próximas etapas serão os registros das candidaturas, início das campanhas e preparação da Justiça Eleitoral

Do Estadão Conteúdo



Os partidos, federações e coligações têm até 15 de agosto para registrar as candidaturas no Tribunal Superior Eleitoral (TSE)

As convenções partidárias, etapa em que os partidos oficializam os candidatos que disputarão as eleições de 2026, chegam ao fim nesta quarta-feira, 5. Com o encerramento desse prazo, o processo eleitoral avança para uma nova fase, marcada pelo registro das candidaturas, início da campanha e preparação da Justiça Eleitoral para a votação de outubro.

Neste ano, os brasileiros irão às urnas em 4 de outubro para eleger presidente da República, governadores, senadores, deputados federais, estaduais e distritais. Se houver necessidade de segundo turno para presidente e governadores, a votação será realizada em 25 de outubro.

Entre os nomes já confirmados na corrida ao Palácio do Planalto estão o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que tentará a reeleição, o senador Flávio Bolsonaro (PL), o ex-governador de Goiás Ronaldo Caiado (PSD), o governador de Minas Gerais Romeu Zema (Novo), o empresário Renan Santos (Missão), o economista Edmilson Costa (PCB), a dentista Samara Martins (UP), o presidente do PCO, Rui Costa Pimenta, o professor Hertz Dias (PSTU) e o advogado Leonardo Avalanche (PRTB).

Mesmo após o encerramento das convenções, o processo de oficialização dos candidatos ainda não estará concluído. Os partidos, federações e coligações têm até 15 de agosto para registrar as candidaturas no Tribunal Superior Eleitoral (TSE). Somente depois dessa etapa os concorrentes estarão aptos a participar formalmente da disputa.

No dia seguinte, em 16 de agosto, começa a propaganda eleitoral. A partir dessa data, candidatos poderão pedir votos de forma explícita.

Horário eleitoral e restrições

O horário eleitoral gratuito no rádio e na televisão terá início em 28 de agosto e seguirá até 1º de outubro, período reservado para a divulgação das propostas dos candidatos no primeiro turno.

Em setembro, o foco passa a ser a organização do processo eleitoral. Até o dia 14, o TSE deverá concluir a cerimônia de assinatura digital e lacração dos sistemas eleitorais, procedimento destinado a garantir a integridade dos programas utilizados nas eleições. Na mesma data, termina o prazo para pedidos de transporte destinados a comunidades indígenas e quilombolas.

Na véspera do primeiro turno, em 3 de outubro, será realizada a cerimônia de verificação do Sistema de Gerenciamento da Totalização dos Resultados. Entre os dias 3 e 5 de outubro, também ficará proibido o porte e o transporte de armas e munições por colecionadores, atiradores e caçadores (CACs). O primeiro turno das eleições ocorrerá em 4 de outubro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - PORTO DE ITAJAÍ NEGOCIA AJUSTES NA CONCESSÃO DO CANAL SEM ALTERAR CRONOGRAMA

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



A garantia de um canal com profundidade adequada e calado constante é pré-requisito para manter a competitividade. Foto: Arquivo / Prefeitura de Itajaí

REUNIÃO COM O MINISTRO

Superintendência busca aperfeiçoar a modelagem da concessão do canal de acesso após a Antaq rejeitar pedido de suspensão do processo; licitação segue normalmente

A gestão do Porto de Itajaí (SC) abriu uma frente de negociação direta com o Governo Federal, para ajustar a modelagem da concessão do seu canal de acesso. O superintendente do complexo catarinense, Artur Antunes Pereira, reuniu-se na última sexta-feira com o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, para defender os ajustes técnicos do projeto que considera necessários, sem comprometer o cronograma regulatório de desestatização. Dde qualquer forma, o processo de concessão continua como antes.

INSISTÊNCIA

A articulação do superintendente portuário ocorre após a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) rejeitar um pedido de suspensão do processo formulado pela própria Autoridade Portuária local. Embora tenha reconhecido a procedência dos argumentos técnicos apresentados pela Superintendência de Itajaí, o órgão regulador alegou que a autarquia municipal carece de legitimidade jurídica formal para paralisar um processo licitatório conduzido pela União.

MEDIDA ESTRATÉGICA

A concessão do canal do Porto de Itajaí é o segundo processo desse tipo no País. O Governo Federal já fez um processo semelhante com a via de navegação do Porto de Paranaguá (PR). A medida tem valor estratégico, pois dialoga com o calendário de grandes leilões portuários da Nação, como o certame do STS10, o megaterminal de contêineres a ser implantado no Porto de Santos (SP), previsto para 2027. A garantia de um canal com profundidade adequada e calado constante é pré-requisito para manter a competitividade de Santa Catarina no escoamento de carnes de aves e suínos, especialmente diante do aquecimento do comércio global.

NOVA DIRETORA

O Instituto PORTa conta com uma nova diretora de Operações, Danielle Clerman. Segundo a organização, a contratação da engenheira e professora universitária marca a atual fase da entidade, que irá intensificar sua atuação na capacitação e desenvolvimento de profissionais para o setor logístico-portuário e seus desafios, no Brasil e na América Latina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

POLÍTICA - REPUBLICANOS DIZ NÃO A FLÁVIO E DECLARA NEUTRALIDADE NA ELEIÇÃO

Decisão frustra tentativa do candidato do PL de obter o apoio do partido e conseguir a companhia de Daniella Marques como postulante à vice-presidência

Do Estadão Conteúdo



O presidente nacional do Republicanos, Marcos Pereira, disse que 17 diretórios estaduais votaram a favor da neutralidade

O partido Republicanos declarou neutralidade na eleição presidencial em convenção nacional na manhã desta terça-feira, 4, em Brasília. Com a decisão, o partido frustra a tentativa do candidato do PL, Flávio Bolsonaro, de obter o apoio da legenda, ampliar o seu tempo de TV e conseguir a indicação da ex-presidente da Caixa Econômica Federal, Daniella Marques, à vice-presidência.

De acordo com o presidente nacional do Republicanos, Marcos Pereira, 17 diretórios estaduais votaram a favor da neutralidade outros nove defenderam o apoio a Flávio, e um diretório votou pelo apoio ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Na ocasião, estavam presentes o presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB) e a deputada Rosângela Gomes (Republicanos-RJ), membros da executiva nacional, e demais parlamentares.

Conforme mostrou o Broadcast Político, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, nos bastidores, houve avaliações de que a pré-candidatura de Flávio não tem demonstrado viabilidade diante dos últimos escândalos, sobretudo sobre a relação com o dono do Banco Master, Daniel Vercaro. Há um temor de revelações nas próximas semanas e uma observação de que o pré-candidato do PL vem caindo nas pesquisas.

O presidente nacional do Republicanos afirmou que Flávio Bolsonaro vai conseguir um vice dentro do próprio PL, após o anúncio da neutralidade na eleição presidencial.

“Ele vai conseguir dentro do PL, se ele não conseguir um outro partido que possa oferecer a vice”, declarou Pereira, ao ser questionado sobre a decisão do Republicanos inviabilizar a indicação de um vice do partido para Flávio.

Na ocasião, Pereira disse que vai colaborar pessoalmente na campanha de Flávio. Segundo o dirigente, a decisão nacional do partido se dá pela votação entre os diretórios estaduais. Foram 17 pela neutralidade, nove a favor de Flávio e um a favor do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Pereira disse que até a segunda-feira, 3, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), ainda pedia o apoio nacional do partido a Flávio. A decisão permitiria a ampliação do tempo de TV ao pré-candidato do PL.

“Escândalos”

O candidato do PSD à Presidência da República, Ronaldo Caiado, também comentou a neutralidade do Republicanos. Ele disse que os escândalos envolvendo Flávio Bolsonaro comprometeram a candidatura dele e levaram partidos a recuar das negociações para integrar sua coligação.

“Não tenho a menor dúvida. Isso é uma radiografia clara do quanto a candidatura dele ficou comprometida”, afirmou Caiado. Segundo ele, as denúncias provocaram “um recuo de todos aqueles que iriam para a sua coligação.”

O ex-governador de Goiás também classificou como pífia a convenção que oficializou a candidatura de Flávio. Caiado ironizou o destaque dado no evento ao presidente da Argentina, Javier Milei, e a

uma representação do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) produzida com inteligência artificial. “Perdeu para o argentino e perdeu para o avatar”, declarou.

Caiado disse que seu grupo político já esperava um afastamento de outras siglas tanto de Flávio quanto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Para ele, a neutralidade do Republicanos mostra que as legendas não se sentiram confortáveis em integrar nenhum dos dois campos.

“Isso abre um espaço real para um debate em que ninguém, a não ser o atual presidente, terá maior prevalência no tempo de rádio e televisão”, disse. Segundo Caiado, o cenário permitirá aos demais candidatos apresentar propostas e confrontar os adversários em condições mais equilibradas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

POLÍTICA - UNIÃO BRASIL TAMBÉM NÃO VAI APOIAR NINGUÉM

Do Estadão Conteúdo

O União Brasil também anunciou nesta terça-feira que adotará a neutralidade na eleição presidencial. A posição foi definida na convenção nacional do partido, realizada à tarde.

Com a decisão, a federação que o partido forma com o PP, a União Progressista, liberou seus candidatos a apoiarem “os presidenciáveis que melhor se ajustarem às articulações regionais e locais”.

“Tenho consciência do peso político que a Federação União Progressista tem nacionalmente e que temos nomes extremamente preparados para todos os cargos. A posição que estamos adotando reflete a nossa maturidade política”, afirmou o presidente do União Brasil, Antonio Rueda, em nota divulgada após a convenção.

A definição pela neutralidade é mais um revés para o senador Flávio Bolsonaro (PL), que buscava atrair os partidos do Centrão para sua coligação ao Palácio do Planalto. Além do União Brasil e do PP, o Republicanos também anunciou sua neutralidade na disputa nesta terça-feira. Conforme informou o Broadcast Político, o Podemos deve seguir o mesmo caminho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

POLÍTICA - SEM APOIOS, PL AFIRMA QUE JÁ TEM NOME PARA SER VICE DE FLÁVIO

Depois das negativas de PP, Podemos, Republicanos e União Brasil, campanha do senador vai revelar quem será o candidato à vice-presidência nesta quarta-feira

Por Estadão Conteúdo

Flávio Bolsonaro lembrou que ainda conversa com outros partidos, mas conta com apoios individuais das legendas que declararam neutralidade

O senador Flávio Bolsonaro (PL) definiu o nome que comporá a sua chapa na disputa pela Presidência da República. A informação foi confirmada pela campanha do parlamentar. O nome, no entanto, será divulgado apenas nesta quarta-feira, 5, às 11h, em entrevista a jornalistas na sede do PL, em Brasília.

Durante a pré-campanha, Flávio buscou alianças com partidos como PP, União Brasil, Republicanos e Podemos. As siglas, no entanto, optaram pela neutralidade, mas integrantes da campanha do senador ainda tentavam reverter o quadro. Diante das dificuldades, uma opção para o PL é anunciar um vice do próprio partido, numa chapa pura.

Flávio sinalizou muitas vezes a intenção de escolher uma mulher, com o objetivo de falar com o eleitorado feminino, mas ninguém sabe por enquanto se essa ideia vai se confirmar.

O candidato do PL chegou a repetir nesta terça-feira que gostaria de ter como vice a ex-presidente da Caixa Daniella Marques, do Republicanos. A legenda, porém, recusou o convite para integrar a coligação e decidiu permanecer neutra na eleição presidencial.

Segundo Flávio, o candidato a vice deve transmitir uma mensagem positiva e ampliar a capacidade de articulação da chapa. Ele elogiou a atuação de Daniella no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) e citou sua experiência nas áreas econômica e de relacionamento com o Congresso.

O candidato disse que continuará buscando uma composição nacional com outros partidos até o fim do prazo. Segundo ele, as alianças são importantes para ampliar o tempo de propaganda no rádio e na televisão e facilitar a apresentação das propostas da campanha.

Flávio reconheceu que dirigentes partidários têm receio de formalizar uma aliança nacional com sua candidatura, mas alegou contar com o apoio individual de nomes relevantes dessas siglas.

Ele citou o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), e as senadoras Damares Alves (Republicanos-DF) e Tereza Cristina (PP-MS) como aliados que vão participar da campanha, mesmo sem o apoio formal do partido.

Segundo o candidato, o PL já montou palanques em 22 Estados, mais que o dobro dos dez que, de acordo com ele, apoiaram Jair Bolsonaro em 2022. Flávio disse que partidos como Republicanos, PP, Avante e União Brasil estarão ao lado de sua candidatura em diversos Estados.

Flávio também criticou o presidente nacional do PSD, Gilberto Kassab, escolhido para ser vice na chapa de Ronaldo Caiado. “Todo mundo qualifica Kassab como um grande articulador político. No PSD, no entanto, está sozinho: ele próprio teve que ser o escolhido vice na chapa do candidato do partido”, disse.

O senador afirmou ainda que o PSD deveria apoiar o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) por manter espaço no governo federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

POLÍTICA - AÉCIO DESISTE DE CONCORRER AO SENADO

Com rejeição de 54% em pesquisa, presidente nacional do PSDB diz que não disputará nenhum cargo
Do Estadão Conteúdo

O presidente nacional do PSDB, Aécio Neves, anunciou nesta terça-feira, 4, que não disputará nenhum cargo eletivo nas eleições de 2026. O tucano era cotado tanto para concorrer ao Senado por Minas Gerais quanto para voltar a disputar a Presidência da República. Em mensagem divulgada à militância do partido, afirmou que permanecerá no comando da legenda e concentrará sua atuação na construção de um projeto de centro democrático para o País.

Na pesquisa AtlasIntel/ Bloomberg divulgada em julho de 2026, a rejeição de Aécio Neves foi de 54%. Esse número o colocou na liderança do ranking nacional de líderes políticos rejeitados pelo eleitorado.

Segundo o tucano, a decisão foi “especialmente difícil”, sobretudo por afirmar que liderava as pesquisas para uma das vagas ao Senado por Minas Gerais. “Chego às vésperas de uma eleição liderando as pesquisas sobre a disputa por uma das vagas ao Senado. Essa nova e reiterada demonstração de confiança dos mineiros me toca de forma especial”, afirmou.

O dirigente ressaltou, contudo, que a decisão não representa uma aposentadoria da vida pública nem das futuras disputas eleitorais. Aécio afirmou que sua prioridade será fortalecer o centro político e comandar o PSDB na formulação de um novo projeto para o País.

“A minha prioridade, a partir de agora, é liderar, como presidente nacional do PSDB, um novo e vigoroso projeto de Brasil, liberal na economia, inclusivo no campo social, responsável na gestão fiscal e pragmático na defesa dos interesses do país ao redor do mundo”, declarou.

Na mensagem, o tucano também criticou a polarização política e afirmou que pretende trabalhar para construir uma alternativa ao país.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - SANTOS, PARANÁ E ITAJAÍ AMPLIAM MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE

Levantamento do MPor aponta crescimento impulsionado pela soja e pelas cargas containerizadas, refletindo o bom desempenho do comércio exterior brasileiro

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Porto de Santos movimentou 92,8 milhões de toneladas entre janeiro e junho, 5,05% superior ao registrado no mesmo período de 2025, quando o volume somou 88,3 milhões

O Porto de Santos movimentou 92,8 milhões de toneladas entre janeiro e junho, 5,05% superior ao registrado no mesmo período de 2025, quando o volume somou 88,3 milhões

Levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor) mostra que os portos de Santos (SP), do Paraná e de Itajaí (SC) registraram crescimento na movimentação de cargas no primeiro semestre de 2026. Segundo o Mpor, o resultado é puxado principalmente por commodities como a soja e por cargas containerizadas, refletindo o desempenho do comércio exterior brasileiro no período.

Considerado o maior porto da América Latina, o Porto de Santos movimentou 92,8 milhões de toneladas entre janeiro e junho, resultado 5,05% superior ao registrado no mesmo período de 2025, quando o volume somou 88,3 milhões de toneladas. Desse total, 68,71 milhões de toneladas corresponderam a cargas de exportação, enquanto 24,08 milhões de toneladas foram de importação.

Nas importações, o maior volume foi registrado em carga geral, com 14,54 milhões de toneladas, puxado principalmente pela carga containerizada, que somou 14,10 milhões de toneladas. Em seguida aparecem os grãos sólidos, com 5,71 milhões de toneladas, tendo o adubo como principal carga do grupo, com 3,72 milhões de toneladas. Já os grãos líquidos importados somaram 3,82 milhões de toneladas, com destaque para óleo diesel e gasóleo, que alcançaram 1,56 milhão de toneladas.

Nas exportações, os grãos sólidos lideraram a movimentação, com 41,04 milhões de toneladas, impulsionados principalmente pela soja em grãos, que somou 25,61 milhões de toneladas. A carga geral exportada alcançou 21,35 milhões de toneladas, com predominância da carga containerizada, que registrou 16,71 milhões de toneladas. Os grãos líquidos somaram 6,31 milhões de toneladas, com destaque para óleo combustível, com 2,09 milhões de toneladas, sucos cítricos, com 1,07 milhão, e óleo diesel e gasóleo, com 1,02 milhão.

Paranaguá e Antonina, administrados pela autoridade portuária Portos do Paraná, movimentaram 34,44 milhões de toneladas no primeiro semestre, entre importações e exportações — crescimento de 0,6% em relação ao mesmo período de 2025. Desse total, 22,30 milhões de toneladas corresponderam a exportações, enquanto as importações somaram 12,1 milhões de toneladas. A soja foi uma das principais cargas responsáveis pelo desempenho: foram embarcadas 9,47 milhões de toneladas do grão, volume 21% superior ao registrado no mesmo intervalo de 2025, quando a movimentação da commodity somou 7,86 milhões de toneladas. As cargas containerizadas somaram

8,7 milhões de toneladas no semestre, aumento de 8,9% em relação a 2025, quando o volume atingiu 8 milhões de toneladas.



Paranaguá e Antonina movimentaram 34,44 milhões de toneladas no primeiro semestre, entre importações e exportações, alta de 0,6% em relação ao mesmo período de 2025

O Porto de Itajaí movimentou 2,6 milhões de toneladas no primeiro semestre, volume 40% superior às 1,86 milhão de toneladas registradas no mesmo período de 2025 — acréscimo de 740,9 mil toneladas em números absolutos. Na movimentação de contêineres, foram 238.873 TEU, ante 136.385

TEU no primeiro semestre de 2025, crescimento de 75%. Em junho, o porto movimentou 488,3 mil toneladas, volume 28% superior ao registrado no mesmo mês de 2025.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - SOJA, PETRÓLEO E CONTÊINERES IMPULSIONAM PORTOS DO NORTE E DO NORDESTE

Levantamento do MPor mostra crescimento da movimentação de cargas nos principais terminais das duas regiões no primeiro semestre de 2026

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Complexo Industrial Portuário de Suape movimentou 13,7 milhões de toneladas no primeiro semestre, crescimento de 25,6% em relação ao mesmo período do ano anterior



Um levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) reuniu dados de nove portos de diferentes regiões do país para avaliar o desempenho da movimentação de cargas no primeiro semestre de 2026. De acordo com o MPor, terminais das regiões Norte e Nordeste, como Itaqui (MA), Suape (PE) e os portos públicos da Bahia, registraram crescimento no período. O resultado, segundo a pasta, reflete o escoamento de commodities como soja e petróleo, além do avanço da movimentação de contêineres nesses terminais.

Estratégico para o escoamento de cargas pelo Arco Norte, o Porto do Itaqui movimentou 16,58 milhões de toneladas no primeiro semestre. Na comparação entre os resultados mensais de janeiro e junho, a movimentação passou de 2,09 milhões para 3,21 milhões de toneladas, crescimento de 53,5%. No acumulado do ano por tipo de carga, os grãos sólidos responderam pelo maior volume, com 11,97 milhões de toneladas, tendo a soja como principal carga do grupo, com 8,5 milhões de toneladas. Entre os grãos líquidos, foram movimentadas 3,86 milhões de toneladas, com maior volume para os derivados de petróleo em operações internas, que somaram 2,38 milhões de toneladas. Já a carga geral registrou 755,7 mil toneladas, puxada principalmente pela celulose, com 702,9 mil toneladas.

O Complexo Industrial Portuário de Suape movimentou 13,7 milhões de toneladas no primeiro semestre, crescimento de 25,6% em relação ao mesmo período do ano anterior. Os grãos líquidos, compostos principalmente por petróleo e derivados, foram o principal grupo de carga no período, com 9,14 milhões de toneladas — alta de 40,1% na comparação com o primeiro semestre de 2025. Na operação de contêineres, o porto registrou 333.786 TEU. Os grãos sólidos, categoria que inclui produtos como trigo, clínquer e coque, totalizaram 799,5 mil toneladas, avanço de 39% na

comparação anual. Os veículos também aparecem entre os destaques do semestre, com 33.779 unidades registradas.



O Porto de Salvador apresentou a maior movimentação entre os portos administrados pela Codeba no primeiro semestre, com 3,79 milhões de toneladas, um aumento de 20,94%

Os portos públicos baianos administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) registraram crescimento de 22,49% na movimentação de cargas entre janeiro e junho, em comparação com o mesmo período de 2025. O Porto de Salvador apresentou a maior movimentação entre os portos administrados pela Codeba, com 3,79 milhões de toneladas, alta de 20,94%. As importações cresceram 31,84%, enquanto as exportações tiveram alta de 2,47%. Em junho, a movimentação chegou a 703,9 mil toneladas, avanço de 44,52% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

No Porto de Aratu-Candeias, foram movimentadas 3,70 milhões de toneladas no primeiro semestre, alta de 26,09% em relação ao mesmo intervalo de 2025. As exportações registraram crescimento de 95,77%, enquanto as importações avançaram 12,99%. Somente em junho, o porto movimentou 692,2 mil toneladas, aumento de 30,17% na comparação com junho do ano passado.

Localizado na região sul da Bahia, o Porto de Ilhéus foi responsável pela movimentação de 89,9 mil toneladas no primeiro semestre. Somente em junho, o terminal movimentou 11,9 mil toneladas, aumento de 0,64% em relação ao mesmo mês de 2025. O resultado teve como destaque a operação inédita de embarque de óxido de magnésio, novo produto incorporado à movimentação do porto: foram transportadas 8,7 mil toneladas da carga com destino ao Porto de Nova Orleans, nos Estados Unidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - CHUVAS INTENSAS COLOCAM PORTOS DO RS EM ALERTA

Sistema segue operando sem paralisações, mas amplia monitoramento diante de novos eventos climáticos ligados ao El Niño

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



Os portos gaúchos permanecem em estado de alerta diante da possibilidade de novos eventos climáticos, que, segundo apurou o BE News, podem se estender até o final do ano

O Rio Grande do Sul enfrentou, ao longo do mês de julho, uma sequência de eventos climáticos severos que causaram impactos à população em diversas regiões do estado. Nesse cenário, embora os portos gaúchos não tenham registrado restrições em suas atividades e operações, a situação acendeu o alerta entre as autoridades para os próximos meses, especialmente em razão do fenômeno El Niño.

A Portos RS, autoridade portuária responsável pelos complexos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas, integra o Gabinete Integrado de Gerenciamento de Desastres (Giged) do Rio Grande do Sul. Apesar de não haver risco imediato de paralisação das atividades portuárias, o cenário é avaliado diariamente pelos órgãos responsáveis.



Em conjunto com a Secretaria de Logística e Transportes, a Portos RS já encaminhou seus planos de contingência ao grupo de gestão de desastres, destacando possíveis impactos de enchentes e da elevação do nível de lagos e rios sobre a navegação e as operações portuárias.

Os portos gaúchos permanecem em estado de alerta diante da possibilidade de novos eventos climáticos, que, segundo fontes ouvidas pelo BE News, podem se estender até o final do ano.

Diante desse cenário, o plano de contingência prevê a análise de diferentes cenários para mitigar impactos. Além disso, a comunicação constante entre o Gged e representantes do Estado contribui para a segurança, com a troca de boletins diários.

A autoridade portuária afirma estar preparada para eventuais impactos na logística hidroviária e também para prestar suporte a outras áreas atingidas, caso haja agravamento da crise climática.

Logística

Os reflexos já são sentidos na cadeia logística do estado. A malha rodoviária, principal eixo de transporte de cargas no Rio Grande do Sul, registrou bloqueios totais em pelo menos 17 trechos, além de interdições parciais, segundo levantamento da Secretaria de Logística e Transportes. Alagamentos, quedas de barreiras e danos no pavimento dificultaram o escoamento da produção e ampliaram o tempo de deslocamento.

No sistema hidroviário, o aumento do nível de rios estratégicos — como Jacuí, Sinos e Uruguai — elevou o risco de restrições à navegação e às operações portuárias. O Guaíba, principal eixo logístico da capital, chegou a entrar em estado de alerta para possível inundação, o que pode comprometer acessos e áreas retroportuárias em cenários mais críticos.

Gabinete integrado

O Gabinete Integrado de Gerenciamento de Desastres é um órgão permanente do Sistema Estadual de Proteção e Defesa Civil (Siepdec) do Rio Grande do Sul. Regulamentado no final de 2024, atua diretamente na prevenção, preparação, resposta e recuperação diante de eventos climáticos extremos e desastres naturais no estado.

Entre suas principais funções estão a articulação e a integração das ações de diferentes setores públicos, além do monitoramento de alertas meteorológicos e hidrológicos para subsidiar a tomada de decisões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - MPOR PUBLICA PLANO MESTRE DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Documento orienta ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos terminais, acessos e na integração entre porto e cidade

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) publicou o Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, no Paraná. Apro vado por meio da Portaria nº 317, de 16 de julho de 2026 e publicada em 30 de julho, o documento orienta ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, nos acessos ao complexo portuário e na relação porto-cidade, conforme previsto na legislação setorial.

O documento foi elaborado pela Infra S.A., com a participação da Autoridade Portuária de Paranaguá e Antonina (Appa), sob a coordenação da Secretaria Nacional de Portos (SNP), por meio do Departamento de Gestão e Modernização Portuária (DGMP).

O plano também contempla medidas relacionadas à integração entre porto-cidade e ao meio ambiente, como ações voltadas à mitigação dos impactos de eventos climáticos adversos e ao fortalecimento da comunicação entre autoridade portuária, terminais, poder público e população.

Antes da publicação, o Plano Mestre foi submetido a consulta pública entre 6 de fevereiro e 23 de março de 2026. O processo recebeu contribuições da sociedade civil, empresas, entidades representativas, autoridades públicas e demais partes interessadas no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

O Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina está organizado em quatro capítulos: Síntese do Complexo Portuário; Projeção de Demanda e Capacidades; Análise Estratégica; e Plano de Ações e Investimentos. O documento também conta com um apêndice que reúne levantamentos de dados e diagnósticos detalhados utilizados como base para as análises apresentadas no plano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - INFRAESTRUTURA É PRIORIDADE PARA A AVIAÇÃO, DIZ TOMÉ FRANCA

Em evento da aviação de negócios, ministro reafirma compromisso do governo com a modernização dos aeroportos e a ampliação da conectividade

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Durante a abertura, o ministro Tomé Franca destacou a importância da aviação de negócios para a integração nacional, o desenvolvimento econômico e a geração de empregos

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou nesta terça-feira (4), em São Paulo, da cerimônia de abertura da 21ª edição da Latin American Business Aviation Conference & Exhibition (Labace 2026), principal evento da aviação de negócios da América Latina e um dos mais importantes do mundo.

Realizada pela Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), a feira reúne fabricantes de aeronaves, operadores, prestadores de serviços, investidores e representantes do setor público para apresentar inovações, debater tendências e fortalecer o ambiente de negócios da aviação brasileira.

Durante a abertura, o ministro destacou a importância da aviação de negócios para a integração nacional, o desenvolvimento econômico e a geração de empregos. Também reforçou o compromisso do Governo do Brasil com a modernização da infraestrutura aeroportuária, a ampliação da conectividade regional e um ambiente regulatório cada vez mais eficiente e previsível para estimular novos investimentos no setor.

“Isso tem um impacto direto para a aviação geral, que muitas vezes é a grande demandante desses equipamentos de infraestrutura que estão espalhados em todas as regiões do Brasil. É importante

fazer com que haja um avanço nas infraestruturas aeroportuárias, que precisam estar qualificadas para receber a aviação de negócio”, comentou o ministro.

Segundo Tomé Franca, a participação do Ministério de Portos e Aeroportos na Labace 2026 também reforça as ações da Agenda ConectAR, política de estado estruturada em três eixos: ampliação da concorrência, redução do custo Brasil e fortalecimento da estabilidade regulatória e da segurança jurídica. “Apresentamos uma agenda com o apoio da indústria, do comércio e de diversos órgãos vinculados à aviação, à infraestrutura, ao turismo, além de vários ministérios colaborando com essa construção. É um legado para a aviação brasileira”, finalizou.

Em sua 21ª edição, a Labace reúne centenas de expositores nacionais e internacionais, apresenta as principais novidades da indústria aeronáutica e promove uma ampla programação de debates sobre inovação, sustentabilidade, tecnologia e os desafios para o futuro da aviação de negócios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - ANAC APROVA REEQUILÍBRIO DE R\$ 50,9 MI NO CONTRATO DO AEROPORTO DE FORTALEZA

Medida busca compensar perdas da concessionária causadas pela pandemia de Covid-19

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou a revisão extraordinária do contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Fortaleza (CE), com reequilíbrio econômico-financeiro de R\$ 50,9 milhões. A medida busca compensar os prejuízos causados pela pandemia de Covid-19.

A decisão se refere ao contrato de concessão dos serviços de ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária.

De acordo com a Anac, o valor do reequilíbrio referente a 2025 é de R\$ 50.908.359,76, considerando data-base de 31 de dezembro de 2025. A recomposição será feita por meio da redução das contribuições fixa e variável devidas pela concessionária, após aprovação do Ministério de Portos e Aeroportos.

A partir de 2026, os valores a serem descontados serão atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), com base na inflação acumulada entre dezembro de 2025 e o mês anterior ao pagamento.

Também será aplicada a taxa de desconto de 8,50% ao fluxo de caixa marginal, conforme previsto na Resolução nº 528/2019, de forma proporcional ao período considerado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

BRASIL EXPORT - PLANEJAMENTO E SUSTENTABILIDADE ORIENTAM DEBATE SOBRE FUTURO

Encontro do Grupo Brasil Export destacou a importância da coordenação entre modais para ampliar a competitividade da infraestrutura nacional

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

O planejamento de longo prazo, a integração entre modais e a sustentabilidade foram os principais temas do Encontro do Conselho Feminino do Grupo Brasil Export, realizado nesta terça-feira (4), em Brasília. O evento reuniu representantes de agências reguladoras, ministérios, entidades e empresas públicas para discutir caminhos para ampliar a competitividade da infraestrutura brasileira.



O evento reuniu representantes de agências reguladoras, ministérios, entidades e empresas públicas para discutir caminhos para ampliar a competitividade da infraestrutura brasileira

A abertura foi conduzida pela presidente do Conselho, Gilmara Temóteo, seguida de apresentação da superintendente de Inteligência de Mercado da Infra S.A., Lilian

Campos, que destacou a importância do planejamento integrado na atração de investimentos e na estruturação de projetos. Segundo Gilmara, o encontro marca uma nova etapa da iniciativa, com propostas para ampliar a participação e a interação entre as integrantes.

Os debates abordaram temas como integração logística, regulação, proteção social e sustentabilidade, incluindo o projeto Barco Infância Protegida, voltado ao enfrentamento da exploração sexual de crianças e adolescentes.

Em outro painel, representantes da ANTT, CNT e Ministério de Portos e Aeroportos discutiram investimentos, inovação, governança socioambiental e capacitação como estratégias para reduzir o Custo Brasil.

Durante a programação, a Infra S.A. apresentou sua carteira com mais de 100 projetos em rodovias, ferrovias, portos, hidrovias e aeroportos. Nos últimos três anos, mais de 30 projetos foram estruturados para concessão, somando mais de R\$ 200 bilhões em investimentos. Entre os destaques estão a Fiol, a Fico e a retomada da Transnordestina (trecho Salgueiro-Suape).

A empresa também destacou o uso de inteligência de dados no planejamento, com ferramentas como o Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) e o Atlas, baseado em inteligência artificial.

Agenda

Para esta quarta-feira (5), está prevista, na Casa Brasil Export, a reunião dos Conselhos Nacionais de Infraestrutura e Minas e Energia, com lideranças do setor público e privado. A pauta inclui a aplicação da Convenção 169 da OIT em projetos de infraestrutura, o futuro das rodovias e os leilões nos setores portuário e hidroviário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

BRASIL EXPORT - FABRÍCIO JULIÃO DEFENDE PROTAGONISMO DA AGENDA SOCIAL

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



Fabrício Julião defendeu que o setor siga focado nas pautas ambientais e de governança, mas dê maior visibilidade às iniciativas que produzem impacto direto na sociedade

O fortalecimento da dimensão social da agenda ESG foi um dos principais temas destacados pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, durante os encontros dos Conselhos Feminino e ESG do Grupo Brasil Export, realizados nesta terça-feira (4), na Casa Brasil Export, em Brasília.

Julião defendeu que o setor mantenha o foco nas pautas ambientais e de governança, mas dê maior visibilidade às iniciativas que produzem impacto direto na sociedade.

“A agenda social precisa ganhar mais espaço nas discussões sobre infraestrutura, destacando projetos capazes de gerar emprego, renda, inclusão e dignidade para a população”, disse.

Para o executivo, o desenvolvimento da infraestrutura deve ser acompanhado de ações que fortaleçam a qualidade de vida das pessoas e ampliem os benefícios sociais decorrentes dos investimentos públicos e privados.

Julião também ressaltou a importância econômica da atividade portuária para o país. “Em Santos, cerca de 70% da riqueza gerada no município está diretamente relacionada ao setor portuário, exemplo da capacidade da infraestrutura de impulsionar o desenvolvimento regional”, ressaltou.

A proposta esteve alinhada aos debates promovidos ao longo do dia pelos Conselhos Feminino e ESG do Grupo Brasil Export. Pela manhã, representantes da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), do Ministério de Portos e Aeroportos e da Childhood Brasil discutiram como a infraestrutura pode contribuir para a proteção social, apresentando iniciativas como o projeto Barco Infância Protegida, que pretende levar atendimento especializado a crianças e adolescentes em comunidades ribeirinhas da Região Norte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

BRASIL EXPORT - CONSELHO DESTACA AVANÇO FEMININO NA INFRAESTRUTURA

Encontro do Grupo Brasil Export reuniu lideranças para discutir representatividade, políticas públicas e os desafios da logística nacional

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



O evento em Brasília discutiu os desafios da logística brasileira e o papel das mulheres na formulação de políticas públicas voltadas ao transporte, sustentabilidade e desenvolvimento

As mulheres representam 37,2% da força de trabalho no transporte aéreo, 16,8% no transporte terrestre e 14,6% no setor aquaviário no Brasil. Apesar da participação ainda limitada em áreas operacionais, cresce o protagonismo feminino em

cargos estratégicos da infraestrutura nacional.

O avanço foi destaque no Encontro do Conselho Feminino do Grupo Brasil Export, realizado nesta terça-feira (4), em Brasília. O evento reuniu representantes de agências reguladoras, ministérios, empresas públicas e entidades do setor para discutir os desafios da logística brasileira e o papel das mulheres na formulação de políticas públicas voltadas ao transporte, sustentabilidade e desenvolvimento.

Os encontros do Conselho ocorrem mensalmente e têm como objetivo fortalecer a presença feminina nos debates sobre infraestrutura, logística e mobilidade, além de promover a troca de experiências entre poder público, iniciativa privada e academia.

Entre as participantes estiveram lideranças como a presidente interina da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), Cristiane Collet Battiston; a diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Cristina Castro; a superintendente de Inteligência de Mercado da Infra S.A., Lilian Campos; a gerente de Meio Ambiente e Transição Energética da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Marcela Braga Anselmi; a secretária-executiva adjunta do Ministério de Portos e Aeroportos, Luiza Deusdará; a ouvidora da pasta, Maíra Nascimento; a superintendente de Sustentabilidade, Inovação e Pessoas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Cynthia Ruas; e a gerente-executiva da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Danielle Bernardes.

Durante a abertura, Lilian Campos apresentou dados com base na Relação Anual de Informações Sociais (Rais) e no Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), evidenciando a distribuição feminina nos diferentes modais de transporte.

Os números indicam que, embora ainda haja desigualdade na base operacional, as mulheres avançam na liderança de órgãos públicos e instituições responsáveis pelo planejamento e regulação da infraestrutura.

Para Cristiane Collet Battiston, o acesso a serviços essenciais, como o abastecimento de água, tem impactos diretos na vida das mulheres.

“Os impactos são muito maiores para as mulheres, especialmente pelo papel do cuidado. Quando não há acesso à água, muitas deixam de estudar ou trabalhar, além de assumirem a responsabilidade pelo cuidado quando alguém adoece”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

BRASIL EXPORT - CASA BRASIL EXPORT PASSA A ABRIGAR O IPEGEN

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



Sede do Grupo Brasil Export em Brasília, imóvel conta com espaços administrativos, salas de reunião, mini-auditório, estúdio de podcast e ambientes para eventos

O Instituto de Petróleo, Gás e Energia (Ipegen) passa a contar com uma nova sede em Brasília (DF). A entidade, que atua como o braço técnico da Frente Parlamentar em Apoio ao Petróleo, Gás e Energia

(Freppegen) no Congresso Nacional, passou a ocupar uma das salas da Casa Brasil Export, no Lago Sul, contando, assim, com toda a infraestrutura do local: salas de reunião, miniauditório, estúdio de podcast e espaço para eventos.

Para o presidente da Freppegen, o deputado federal Eduardo Pazuello (PL/RJ), o novo endereço facilitará a atuação do instituto, que passa a contar com instalações preparadas para eventos e bem localizadas. “Certamente, o fato de estarmos na Casa Brasil Export nos ajudará nas atividades cotidianas, além de ampliar nossa integração com outras entidades técnicas”, explicou o parlamentar.

Além de ser a sede de Brasília do Grupo Brasil Export, responsável pelo maior movimento de debates sobre infraestrutura do País, a Casa abriga outras entidades ligadas ao setor. É o caso da Associação Brasileira do Direito da Infraestrutura (Abdinfra), que ocupa outras salas do imóvel. “A vinda do Ipegen para a Casa Brasil Export vem reforçar o caráter coletivo da nossa sede, integrando entidades do setor de infraestrutura nacional”, afirmou o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Júlio.

Inaugurada no início do ano, a Casa Brasil Export está localizada no Lago Sul, SHIS QL 26, Conjunto 6, Casa 1, Brasília – DF, CEP 71630-095.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

BRASIL EXPORT - AGENDA DO CONSELHO ESG PRIORIZA CONHECIMENTO E GOVERNANÇA

Plano estratégico apresentado por Béatrice Dupuy prevê cinco eixos de atuação voltados ao fortalecimento da sustentabilidade na infraestrutura

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



Durante a reunião do Conselho ESG do Grupo Brasil Export, Béatrice Dupuy detalhou os cinco pilares que irão orientar as atividades do colegiado nos próximos dois anos

A presidente do Conselho ESG dos fóruns Brasil Export e gerente executiva de Comunicação da Santos Brasil, Béatrice de Toledo Dupuy, apresentou nesta terça-feira (4), na Casa Brasil Export, em Brasília, a Agenda Estratégica 2026- 2027 do colegiado, documento que estabelece as diretrizes para fortalecer a atuação do Conselho como espaço de articulação, produção de

conhecimento e influência sobre a agenda de sustentabilidade da infraestrutura brasileira.

Durante a reunião do Conselho ESG do Grupo Brasil Export, Béatrice detalhou os cinco pilares que irão orientar as atividades do colegiado nos próximos dois anos: governança e engajamento, produção e disseminação de conhecimento, capacitação e benchmarking, conteúdo e debates estratégicos e reconhecimento de boas práticas. Segundo ela, a proposta é transformar o conhecimento acumulado pelos integrantes do Conselho em iniciativas concretas capazes de gerar impacto para os setores de infraestrutura, logística e transportes.

Ao apresentar o documento, Béatrice destacou que um dos principais objetivos é consolidar o Conselho ESG Brasil Export como a principal referência nacional em ESG para a infraestrutura, promovendo uma atuação mais estratégica e colaborativa entre empresas, governo, academia e entidades do setor. A agenda parte da premissa de que o Conselho deve ir além da realização de encontros periódicos, ampliando sua capacidade de produzir conhecimento, influenciar políticas e disseminar boas práticas.

Entre as iniciativas previstas, Béatrice chamou atenção para a criação de uma agenda permanente de produção de conteúdo, com a publicação semanal de artigos no BE News, além da formação de uma biblioteca ESG, compartilhamento de casos de sucesso e realização de eventos voltados à disseminação de conhecimento. Para ela, a produção de conteúdo qualificado será um dos instrumentos para ampliar a influência do Conselho sobre as discussões relacionadas à sustentabilidade na infraestrutura.

A agenda também prevê ações de capacitação, como visitas técnicas, curso executivo, missão internacional e parcerias com instituições de excelência, além da criação do Prêmio ESG Brasil Export, destinado a reconhecer organizações e profissionais que se destacam na promoção de práticas sustentáveis no setor.

O planejamento estabelece ainda metas para 2026 e 2027, entre elas a realização de 12 reuniões do Conselho, promoção de quatro visitas técnicas ESG, um curso executivo, uma missão internacional e a primeira edição do Prêmio ESG Brasil Export. O acompanhamento da agenda será feito por indicadores de desempenho voltados ao engajamento dos conselheiros, produção de conhecimento, fortalecimento da rede e percepção de valor das iniciativas desenvolvidas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

BRASIL EXPORT - PAINEL DEBATE FORTALECIMENTO DAS PRÁTICAS ESG NAS INSTITUIÇÕES PÚBLICAS

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



O painel realizado durante a reunião do Conselho ESG teve Felipe Queiroz, da ANTT; Ana Paula Fioreze, da ANA; e Patricia Garbin, representando o Ministério dos Transportes

A institucionalização das práticas ESG nas agências reguladoras e seus impactos sobre concessões, contratos e políticas públicas esteve no centro dos debates do painel “O fortalecimento da agenda ESG nas instituições públicas”, realizado nesta terça-feira (4), durante a reunião do Conselho ESG do Grupo Brasil Export, na Casa Brasil Export, em Brasília.

O painel reuniu o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Felipe Queiroz, a diretora da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), Ana Paula Fioreze, e a coordenadora-geral de Outorgas e Delegações Rodoviárias do Ministério dos Transportes, Patricia Garbin.

Durante o debate, Queiroz destacou a evolução da agenda ESG na ANTT, afirmando que a sustentabilidade deixou de ser tratada apenas como uma exigência do licenciamento ambiental para se tornar um elemento estruturante das novas concessões de infraestrutura. Segundo ele, esse avanço se consolidou com a adoção do Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura (PSI), que passou a integrar a regulação ao mercado de capitais.

De acordo com o diretor, o programa conta atualmente com a adesão voluntária de 31 concessionárias e contribuiu para fortalecer o ambiente de investimentos no setor. Como exemplo, ele citou a emissão de R\$ 132 bilhões em debêntures de infraestrutura ao longo de 2024, resultado que, segundo afirmou, demonstra o reconhecimento do mercado às iniciativas de sustentabilidade incorporadas aos contratos.

Outro tema abordado foi o papel das ferrovias na agenda de descarbonização dos transportes. Ele destacou que o modal ferroviário responde atualmente por cerca de 19% da carga transportada no país, mas representa apenas 4% das emissões do setor, reforçando que a expansão da malha ferroviária figura entre as principais estratégias para reduzir as emissões de gases de efeito estufa no transporte de cargas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS ANUNCIA REDUÇÃO DO PREÇO DE GÁS NATURAL EM 0,9%

Segundo a estatal, a variação efetiva por distribuidora vai depender da adesão ao mecanismo temporário, que introduz piso e teto para o petróleo Brent no cálculo do gás

Do Estadão Conteúdo



A Petrobras reforçou que o preço final ao consumidor depende de outros componentes, como transporte, portfólio de suprimento e margens das distribuidoras

A Petrobras informou que vai aplicar uma redução média de 0,9% nos preços de venda da molécula de gás natural em relação ao início do trimestre anterior, caso tenha adesão de todas as distribuidoras ao mecanismo temporário de proteção à volatilidade anunciado pela companhia em 30 de junho. O novo preço passou a valer a partir de 1º de agosto.



Segundo a estatal, sem a aplicação desse mecanismo, que introduz bandas de preço (piso e teto) para o petróleo Brent no cálculo do gás vendido às distribuidoras, o reajuste médio seria de aumento de cerca de 11,8%.

Os contratos de venda de gás natural preveem atualizações trimestrais da parcela do preço vinculada à molécula e, tradicionalmente, relacionam a variação às oscilações do Brent e do câmbio. Desde o início de 2026, a fórmula passou a considerar também a variação do Henry Hub.

No período de aferição usado para o reajuste, a Petrobras apontou que a referência do Brent subiu aproximadamente 23,3%, enquanto o Henry Hub caiu cerca de 15,4%. No mesmo intervalo, o câmbio teve apreciação de 4,0%, com redução da quantia em reais necessária para comprar um dólar.

A companhia ressaltou que a variação efetiva por distribuidora vai depender da adesão ao mecanismo temporário, dos produtos contratados e dos volumes retirados, além de considerar prêmios de Incentivo à Demanda e Performance criados pela Petrobras a partir de 2024.

A estatal também reforçou que o preço final ao consumidor depende de outros componentes, como transporte, portfólio de suprimento e margens das distribuidoras (e, no caso do Gás Natural Veicular - GNV, dos postos), além de tributos e da aprovação das tarifas pelas agências reguladoras estaduais.

Mistura

O ministro da Defesa, José Múcio, afirmou nesta terça-feira que se reunirá com o ministro Bruno Dantas, do Tribunal de Contas da União (TCU), para tratar do questionamento sobre a legitimidade das medidas obrigatórias para a aprovação da elevação da mistura do etanol na gasolina de 30% para 32%, como aprovado pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), em julho.

A representação em análise no TCU questiona se foram observados todos os requisitos técnicos e regulatórios previstos para a elevação da mistura obrigatória de etanol anidro na gasolina.

Entre os pontos levantados estão a suficiência dos testes realizados e os potenciais impactos da medida sobre motores e equipamentos. Múcio afirmou que defenderá, perante a Corte, que o histórico de aumentos graduais da participação de biocombustíveis na matriz de combustíveis do País demonstra a segurança e a eficácia da medida.

“Estamos discutindo por que houve o questionamento na Corte. O biocombustível é um produto brasileiro, desenvolvido por brasileiros e nós ficamos criando problemas. Já houve experiências. Quando isso vai pra rua, porque já fizeram experiência, quando a coisa funcionou. Tem muitos técnicos envolvendo isso e isso não é uma coisa recente”, afirmou o ministro à jornalistas depois de sua participação em evento da Confederação Nacional da Indústria (CNI), em Brasília.

Múcio disse ainda que há a “boa vontade” do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, em manter a mistura. “O ministro de Minas e Energia tem uma boa vontade para que essa mistura aumente e possa ficar até o final do ano aumentando mais.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - DIRETOR DA ANP CELEBRA PRODUÇÃO

Pietro Mendes diz que Brasil produz 5 milhões de barris de petróleo por dia e lidera transição energética

Do Estadão Conteúdo

O diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Pietro Mendes, destacou nesta terça-feira, 4, que a intensificação dos conflitos no Oriente Médio não gera apenas mais volatilidade no mercado de petróleo e gás, mas amplia os desafios econômicos e para o cumprimento de metas climáticas.



Em relação ao Brasil, no atual contexto geopolítico, a avaliação é de que o país se sobressai pela postura na agenda climática e por ser reconhecido pela estabilidade democrática e regulatória.

“Nós fizemos o dever de casa. Estamos produzindo 5 milhões de barris por dia enquanto lideramos a transição energética. Nossos projetos, como carro flex e etanol, estão sendo copiados pela Índia. Somos uma liderança para o Sul Global”, listou.

“Por outro lado, temos falado pouco do aumento de emissões globais com as guerras. A destruição de ativos produtivos gera efeitos econômicos, como a inflação, mas também leva a um consumo energético intensivo de fontes como o carvão. Se não conseguirmos resolver os conflitos, será muito difícil atingir as metas acordadas em Paris”, observou ao participar do Rio Innovation Week, conferência de inovação que se realiza nesta semana no Pier Mauá.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - INOVAÇÃO - GRANDE DEMAIS PARA UMA RESPOSTA SÓ!

MILENA CASTRO

Gerente de Comunicação da Associação Brasileira
de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)

opinioao@portalbenews.com.br

O porto é uma máquina de resolver problemas. Todos os dias, milhares de decisões precisam ser tomadas em tempo recorde. A operação não pode parar. O navio não espera. A carga tem prazo. Cada minuto conta.

Em um ambiente assim, as empresas desenvolveram uma extraordinária capacidade de responder aos desafios da operação, formando especialistas, aperfeiçoando processos e acumulando um conhecimento técnico valioso.

Faz sentido confiar naquilo que sempre deu certo. Afinal, esse repertório foi construído ao longo de décadas de experiência. Mas será que ele, sozinho, basta para responder aos desafios que ainda nem conhecemos?

O risco não está no conhecimento acumulado. Está em acreditar que as melhores respostas para os desafios do futuro continuarão surgindo do mesmo lugar de onde vieram as soluções do passado.

É aí que a inovação aberta muda o jogo. Ela parte de uma ideia simples: conhecimento não tem CEP. As melhores respostas podem nascer dentro do porto, mas também podem surgir em uma universidade, um centro de pesquisa, uma comunidade de inovação ou até num setor que nunca movimentou um único contêiner.

Inovação aberta não significa abrir mão da experiência de quem conhece profundamente o setor. Significa ampliá-la. Criar conexões entre os desafios reais do porto e o conhecimento que está espalhado pelo mundo.

O resultado é garantido? Naturalmente que não. Porque inovação não é uma linha de produção. Nem toda ideia vira uma solução. Mas quando duas inteligências se encontram – a de quem vive a operação e a de quem olha para ela de um lugar diferente – aumentam as chances de resolver os problemas do presente. E não apenas isso. Crescem também as possibilidades de compreender mudanças antes que elas se consolidem, identificar oportunidades que ainda não estão no radar, antecipar tendências, gerar valor para todo o ecossistema portuário e preparar o porto para os desafios de amanhã.

Foi exatamente essa visão que começou a transformar o Porto Hack Santos. A primeira edição foi um hackathon pontual, uma maratona tecnológica de 30 horas corridas. E pronto. Com o passar dos anos o projeto foi ganhando musculatura, entregou em dezenas de protótipos desenvolvidos para responder a desafios reais do Porto de Santos e trouxe centenas de pessoas para dentro da inovação no setor.

O objetivo principal nunca foi entregar produtos. É claro que uma boa ideia pode surgir dali. Uma tecnologia pode encontrar uma nova aplicação. Um projeto pode evoluir para uma aplicação. No entanto, o propósito maior do Porto Hack Santos é se afirmar como uma plataforma permanente de inovação aberta, capaz de aproximar novos talentos, acelerar aprendizados e fomentar a evolução do setor portuário. O desafio proposto aos times muda a cada ano. E isso não acontece por acaso. Um laboratório de inovação aberta não pode ficar preso às mesmas perguntas enquanto muda a realidade ao seu redor.

Em 2026, esse laboratório estará voltado para uma das maiores mudanças recentes do comércio exterior brasileiro: o Novo Processo de Importação. Entre os dias 18 e 20 de setembro, mais de 200 estudantes universitários participarão da etapa online, encarando o desafio de compreender como a DUIMP poderá alterar decisões dos importadores. Também vão avaliar os efeitos dessa mudança sobre os recintos alfandegados e cadeia logística do comércio exterior.

A grande final será em 22 de setembro, em Santos, quando as dez equipes finalistas apresentarão suas propostas a um júri de autoridades e especialistas do setor. Mais do que escolher a proposta e a equipe vencedora, esse encontro marcará o encerramento de mais uma etapa de uma plataforma que continuará produzindo conhecimento para a comunidade portuária.

Sempre é bom lembrar que essa é uma tendência crescente nos principais ecossistemas de inovação portuária do mundo. Nos grandes portos europeus e asiáticos, empresas, universidades, especialistas e operadores trabalham cada vez mais colaborativamente para enfrentar novas questões relacionadas à digitalização de processos e à eficiência operacional. Em Santos, o Porto Hack Santos segue a mesma lógica, adaptada às características e necessidades do setor portuário brasileiro.

Ao longo de suas cinco edições, o Porto Hack Santos mostrou que a inovação aberta vai muito além da tecnologia. Ela acontece quando pessoas com diferentes formações e experiências se encontram para olhar desafios conhecidos sob novas perspectivas. Gente que talvez nunca tenha trabalhado em um terminal portuário, mas que traz novas perguntas, repertórios diferentes e possibilidades ainda não exploradas. E ao final de cada edição, as empresas têm a oportunidade de identificar e atrair talentos capazes de contribuir para a evolução que o setor precisa.

O que nos leva a uma provocação: de onde virá a próxima ideia capaz de transformar o Porto de Santos? Talvez ela esteja justamente na cabeça de alguém que ainda nem faz parte do setor.

Milena de Castro. Gerente de Comunicação da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra).

AO LONGO DE SUAS CINCO EDIÇÕES, O PORTO HACK SANTOS MOSTROU QUE A INOVAÇÃO ABERTA VAI MUITO ALÉM DA TECNOLOGIA. ELA ACONTECE QUANDO PESSOAS COM DIFERENTES FORMAÇÕES E EXPERIÊNCIAS SE ENCONTRAM PARA OLHAR DESAFIOS CONHECIDOS SOB NOVAS PERSPECTIVAS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/08/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - LULA E PUTIN DISCUTEM SITUAÇÃO GEOPOLÍTICA E COMÉRCIO BILATERAL

Entre os assuntos debatidos por telefone, estiveram a expansão das relações comerciais e a incapacidade de resolução de conflitos por parte da ONU

Do Estadão Conteúdo



De acordo com a nota divulgada pelo Kremlin, a conversa entre Lula e Putin aconteceu a pedido do governo brasileiro

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) conversou por telefone com o presidente da Rússia, Vladimir Putin, na manhã desta terça-feira, 4. De acordo com nota divulgada pela Secretaria de Comunicação Social (Secom), os dois discutiram a incapacidade de resolução de conflitos por parte da Organização das Nações Unidas (ONU).

“Os presidentes discutiram também a situação geopolítica atual. O presidente Lula expressou sua decepção com a incapacidade do Conselho de Segurança da ONU em encaminhar uma solução para os conflitos e sublinhou a importância do diálogo entre as grandes potências em busca da paz. Nesse contexto, o presidente Lula ressaltou os aspectos humanitários dos conflitos, lamentando a perda de vidas humanas, inclusive civis”, diz a nota da Secom.

Já se passaram quatro anos desde que, por ordem de Putin, o exército russo invadiu a Ucrânia. A guerra no leste europeu se estende sem um acordo de paz, tendo em vista o interesse russo em adquirir território ucraniano.

Lula e Putin conversaram por cerca de uma hora e, além da situação geopolítica, a ONU foi tema do telefonema quando o presidente brasileiro mencionou ao russo a necessidade de se eleger a ex-presidente do Chile Michelle Bachelet como secretária-geral da entidade.

No âmbito econômico, Lula ressaltou ao presidente russo a importância do comércio bilateral, em especial no diesel e em fertilizantes. “Também ressaltou a necessidade de buscar maior equilíbrio no intercâmbio comercial, com aumento das exportações brasileiras para a Rússia”, diz a nota.

Rússia

O governo da Rússia explicou que a conversa de Putin com Lula aconteceu a pedido do governo brasileiro. De acordo com a nota divulgada pelo Kremlin, eles “discutiram formas de fortalecer a relação bilateral em várias áreas”, ressaltando que “uma atenção particular deve ser dada à expansão e à diversificação do comércio bilateral”.

“Houve uma troca de visões sobre questões internacionais atuais, incluindo a situação envolvendo a Ucrânia. Vladimir Putin agradeceu sua contraparte brasileira pelos seus esforços para ajudar a encontrar uma solução política e diplomática para o conflito na Ucrânia”, completou.

O governo russo disse, ainda, que Lula e Putin “confirmaram que a Rússia e o Brasil têm posições idênticas ou similares sobre várias questões globais importantes” e que os dois “concordaram em manter uma coordenação próxima na ONU e em outros organismos multilaterais.”

O telefonema com Putin acontece em meio à escalada da tensão do Brasil com os Estados Unidos e ao temor do governo brasileiro quanto a tentativas de intervenção por parte dos norte-americanos no processo eleitoral brasileiro. Na semana passada, Lula também falou por telefone com o presidente chinês, Xi Jinping.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - EUA SE APROXIMAM MAIS DO PARAGUAI

Governos assinam memorando sobre cooperação no campo de assuntos nucleares civis

Da Agência Brasil



Os governos do Paraguai e dos Estados Unidos da América assinaram nesta terça-feira, 4, um memorando de entendimento sobre cooperação estratégica no campo de assuntos nucleares civis. O movimento é mais uma aproximação do governo do presidente Donald Trump com seu aliado ideológico Santiago Peña.

O acordo foi selado pelos ministros das Relações Exteriores dos dois países: Marco Rubio e Ruben Ramirez. “Acho que este memorando de entendimento reflete essa cooperação contínua. Sempre tivemos fortes vínculos entre os Estados Unidos e o Paraguai e eles só ficaram mais fortes”, disse Rubio durante a cerimônia para a assinatura.

Ramirez, por sua vez, disse que os dois países estão trabalhando em segurança, comércio e investimentos. “Isso porque compartilhamos valores e princípios, liberdade, democracia, direitos humanos e Estado de Direito, que nos permitem trabalhar muito próximos um do outro”, disse.

Tarifas

Os Estados Unidos estão estudando a expansão das tarifas sobre alumínio, aço e cobre para envolver outros 14 itens produzidos com metais. Sob a proposta, as alíquotas aplicadas seriam de 25%, dentro do escopo da Seção 232.

O texto será publicado no Federal Register, o diário oficial norte-americano, e ainda não tem data definida para o período de consulta pública. A publicação da proposta no diário oficial está prevista para quinta-feira, 6.

Os comentários devem ser enviados ao Departamento do Comércio por escrito e apontar riscos das importações para a segurança nacional dos EUA, se a produção doméstica consegue atender a demanda, efeitos das tarifas sobre a economia, entre outras informações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - OPINIÃO - A GUERRA SEM FIM NO ORIENTE MÉDIO E A AMEAÇA DE UMA NOVA CRISE GLOBAL DE INSEGURANÇA ALIMENTAR

LUIS AUGUSTO MEDEIROS RUTLEDGE

Engenheiro de petróleo e analista de Geopolítica Energética. Possui MBA Executivo em Economia do Petróleo e Gás pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). É membro consultor do Observatório do Mundo Islâmico, em Portugal, pesquisador da UFRJ e autor de artigos sobre energia, geopolítica e mercados internacionais.

opinioao@portalbenews.com.br

A continuidade da guerra no Oriente Médio deixou de constituir apenas uma crise regional. Seus efeitos alcançam os mercados internacionais de petróleo, gás natural, fertilizantes, alimentos, transporte marítimo e seguros, afetando diretamente a capacidade de milhões de famílias de adquirir uma alimentação mínima. O conflito demonstra que, em uma economia global profundamente interdependente, guerras travadas em regiões estratégicas podem transformar-se rapidamente em crises humanitárias muito além das fronteiras dos países envolvidos.

A crise evidencia uma realidade fundamental: a segurança alimentar mundial depende não apenas da quantidade de alimentos produzidos, mas também da estabilidade política, do funcionamento dos corredores logísticos, do acesso a energia, da disponibilidade de fertilizantes, da capacidade fiscal dos governos e da renda das famílias. Quando esses elementos são simultaneamente atingidos, o resultado não é somente inflação, mas a exclusão de milhões de pessoas do mercado de alimentos.

A dimensão internacional do conflito decorre, em primeiro lugar, da importância estratégica do Oriente Médio para o abastecimento energético. A região concentra grandes produtores e exportadores de petróleo e gás natural e abriga corredores marítimos indispensáveis ao comércio internacional, particularmente o Estreito de Ormuz, o Mar Vermelho, o Canal de Suez e o Estreito de Bade el-Mandeb.



As interrupções nos principais corredores marítimos e energéticos internacionais evidenciam a elevada vulnerabilidade da economia global a choques geopolíticos. A restrição, ainda que temporária, do fluxo de petróleo, gás natural, fertilizantes e produtos agrícolas pode reduzir a disponibilidade desses insumos, ampliar os prêmios de risco e elevar os custos de frete, seguro, financiamento e produção.

Para este ano, o Banco Mundial projeta alta de 24% nos preços globais de energia, de 31% nos fertilizantes e de 16% no conjunto das commodities, enquanto a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) estima que os preços dos bens comercializados internacionalmente tenham avançado aproximadamente 3,6% no primeiro trimestre e cerca de 5% no segundo trimestre, em grande medida devido ao encarecimento da energia, do transporte e de insumos estratégicos.

O sinal de alerta está ligado. As cadeias globais de commodities energéticas e alimentares enfrentam perturbações interligadas, que se propagam dos mercados de petróleo e gás para a produção de fertilizantes, para os custos agrícolas e, posteriormente, para os preços dos alimentos. Embora o Índice de Preços dos Alimentos da FAO (Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação) tenha registrado 130,3 pontos em junho de 2026, com leve recuo mensal de 0,3%, permaneceu 1,7% acima do nível observado no mesmo período do ano anterior, demonstrando que os efeitos inflacionários e logísticos continuam presentes e podem se intensificar diante de novas interrupções nas rotas comerciais estratégicas.

O problema não se limita à eventual redução física das exportações. Mesmo quando navios continuam circulando, a percepção de risco provoca alterações de rotas, contratação de seguros mais caros, exigência de maior remuneração pelos transportadores e aumento do custo de capital. Vivenciamos dificuldades para manter os fluxos de ajuda humanitária diante das perturbações logísticas e da necessidade de organizar uma das mais complexas respostas emergenciais de nossa história recente.

O custo do transporte marítimo tem impacto direto sobre os alimentos. Cereais, óleos vegetais, fertilizantes, combustíveis e outros produtos básicos são transportados em grandes volumes e apresentam elevada sensibilidade ao custo logístico. Quando o combustível marítimo encarece, os fretes aumentam. Quando as embarcações precisam percorrer rotas mais longas para evitar zonas de conflito, ampliam-se o consumo de combustível, o tempo de viagem e os custos de estoque.

Assim, a guerra introduz uma espécie de imposto geopolítico sobre todas as mercadorias transportadas. Esse custo adicional é incorporado aos preços internacionais e, posteriormente, transmitido aos consumidores, com intensidade maior nos países de baixa renda.

Petróleo, fertilizantes e produção de alimentos nunca estiveram tão interligados. A relação entre petróleo e segurança alimentar é estrutural. O petróleo influencia os custos de máquinas agrícolas, irrigação, transporte rodoviário, armazenagem, refrigeração, processamento e distribuição. O gás natural, por sua vez, constitui uma das principais matérias-primas para a produção de amônia e fertilizantes nitrogenados.

Quando petróleo e gás se tornam mais caros, praticamente todas as etapas da cadeia alimentar são pressionadas. Os agricultores precisam pagar mais pelo combustível dos tratores e colheitadeiras, pelos fertilizantes, pelo transporte das sementes e pelo escoamento da produção. A indústria enfrenta despesas maiores para processar, refrigerar e embalar os alimentos. Os distribuidores e varejistas também repassam parte de seus custos aos preços finais.

A alta dos fertilizantes pode produzir efeitos ainda mais prolongados. Diante de preços elevados ou escassez de insumos, pequenos produtores reduzem a quantidade aplicada nas lavouras, substituem culturas ou deixam parte da terra sem plantio. A consequência pode ser uma redução da produtividade nas safras seguintes, prolongando a crise mesmo depois de eventual estabilização dos mercados de energia.

O conflito iniciado na região do Golfo produziu um choque relevante sobre os sistemas agroalimentares globais, combinando pressões sobre energia, fertilizantes, logística e comércio.



Portanto, a crise não pode ser analisada apenas pelo preço presente dos alimentos. Deve-se considerar também seu potencial de comprometer a capacidade produtiva futura.

A situação torna-se particularmente grave para países que importam simultaneamente petróleo, fertilizantes e alimentos. Essas economias sofrem um choque triplo: precisam gastar mais para produzir internamente, pagar mais pelas importações e utilizar maior quantidade de moeda estrangeira para financiar suas necessidades básicas.

Os preços globais dos alimentos atingiram seu nível mais alto no primeiro semestre deste ano, quando comparados com o mesmo período em 2025. A razão para isso é o aumento dos custos de energia devido à guerra no Irã. Até agora, os aumentos de preços foram atenuados por um abundante fornecimento de grãos. Mas até quando?

No entanto, se o conflito na região do Golfo se estender sem prazo de validade e os custos de produção permanecerem altos, os agricultores poderão plantar menos ou migrar para culturas menos intensivas em fertilizantes. Essas decisões impactarão os lucros futuros e moldarão o suprimento global de alimentos e preços das commodities para o restante deste ano e para todo o próximo.

Observando os dados concretos da FAO, recentemente divulgados, os preços globais dos alimentos negociados subiram 2,4% em comparação ao valor revisado de fevereiro. Isso é um por cento acima do nível do ano anterior, mas ainda pouco abaixo de 20% do pico de março de 2022, após o início da guerra na Ucrânia. Os preços do açúcar subiram particularmente acentuadamente, subindo 7,2% até o nível mais alto desde outubro de 2025, assim como os óleos vegetais, que subiram 5,1%. Isso refletiu a alta dos preços do petróleo bruto e as expectativas de uma demanda mais forte por investimentos em petróleo e biocombustíveis.

Devido aos preços altos dos fertilizantes, a situação dos grãos, do milho, da soja e do arroz é particularmente crítica. Como soja e milho também são usados como ração para animais, os preços da carne acompanharão movimento similar aos fertilizantes de forma exponencial.

Os preços mais altos dos fertilizantes em todo o mundo são um fator significativo no controle da economia global. Sua influência passa diretamente pelo aumento imediato dos custos de produção agrícola e a crescente dependência de fertilizantes importados que ampliam a vulnerabilidade econômica de países nos quais a produção agropecuária representa um dos principais pilares da economia.

Particularmente problemático é o aumento simultâneo do preço do gás natural, petróleo, transporte e financiamento. Nesse caso, os amortecedores se reforçam mutuamente. Mesmo que os preços internacionais dos fertilizantes caiam novamente no curto prazo, as consequências podem persistir nas próximas colheitas e nos preços nacionais ao consumidor.

Concluindo, a observação econômica mais importante não é apenas: Qual é o preço atual do fertilizante? Antes, o fator decisivo é se os agricultores conseguem financiar o fertilizante a tempo e em quantidades suficientes. É justamente nesse momento que um choque de preços de commodities se torna um risco para a segurança alimentar.

Luis Augusto Medeiros Rutledge. Engenheiro de petróleo e analista de Geopolítica Energética. Possui MBA Executivo em Economia do Petróleo e Gás pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). É membro consultor do Observatório do Mundo Islâmico, em Portugal, pesquisador da UFRJ e autor de artigos sobre energia, geopolítica e mercados internacionais.

O CONFLITO INICIADO NA REGIÃO DO GOLFO PRODUZIU UM CHOQUE RELEVANTE SOBRE OS SISTEMAS AGROALIMENTARES GLOBAIS, COMBINANDO PRESSÕES SOBRE ENERGIA, FERTILIZANTES, LOGÍSTICA E COMÉRCIO. PORTANTO, A CRISE NÃO PODE SER ANALISADA APENAS PELO PREÇO PRESENTE DOS ALIMENTOS. DEVE-SE CONSIDERAR TAMBÉM SEU POTENCIAL DE COMPROMETER A CAPACIDADE PRODUTIVA FUTURA

DEVIDO AOS PREÇOS ALTOS DOS FERTILIZANTES, A SITUAÇÃO DOS GRÃOS, DO MILHO, DA SOJA E DO ARROZ É PARTICULARMENTE CRÍTICA. COMO SOJA E MILHO TAMBÉM SÃO USADOS COMO RAÇÃO

PARA ANIMAIS, OS PREÇOS DA CARNE ACOMPANHARÃO MOVIMENTO SIMILAR AOS FERTILIZANTES DE FORMA EXPONENCIAL.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

FINANÇAS - DÓLAR VAI A R\$ 5,13 COM PETRÓLEO EM BAIXA E CENÁRIO ELEITORAL

Moeda norte-americana subiu 0,86% nesta terça-feira. Avanço nos dois primeiros pregões de agosto é de 1,19%, mas no ano ainda persiste o recuo, agora de 6,52%

Do Estadão Conteúdo



O valor de fechamento do pregão desta terça-feira é o maior desde 13 de julho, quando em

O tombo do petróleo e a cautela com o quadro eleitoral levaram o real a amargar o pior desempenho entre as moedas mais líquidas nesta terça-feira, 4. Após máxima de R\$ 5,1481 à tarde, em sintonia com a deterioração de outros ativos domésticos, o dólar à vista terminou o pregão em alta de 0,86%, a R\$ 5,1309, na contramão do comportamento da moeda americana em relação à maioria das divisas emergentes. Trata-se do maior valor de fechamento desde 13 de julho, quando encerrou a R\$ 5,1323.

“A queda mais forte do petróleo impacta o real no curtíssimo prazo. A moeda está devolvendo os ganhos recentes com a alta dos preços, uma vez que o Brasil é exportador líquido da commodity”, afirma o diretor da Tesouraria do Travelex Bank, Marcos Weigt, acrescentando que o real se destacou entre pares emergentes no mês passado.

A perspectiva de reabertura do Estreito de Ormuz nos próximos dias, alimentada por declarações do secretário do Tesouro dos Estados Unidos, Scott Bessent, empurrou as cotações do petróleo para menos de US\$ 80 o barril. O contrato do Brent para outubro, referência para a Petrobras, fechou em queda de 5,69%, a US\$ 79,36.

Ao desmonte do chamado ‘trade’ do petróleo, somaram-se sinais de perda de tração da candidatura do senador Flávio Bolsonaro em véspera de divulgação de pesquisas eleitorais, em especial da Genial/Quaest. Na segunda-feira, levantamento Nexus/BTG mostrou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva em empate técnico com Flávio em eventual segundo turno.

O candidato do PL reforçou nesta terça que gostaria de ter como vice a ex-presidente da Caixa Daniela Marques, do Republicanos, mas a legenda já optou pela neutralidade. Os partidos têm até 15 de agosto para registrar oficialmente as chapas no Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

“Essa decisão do Republicanos de ficar neutro na eleição reforça a sensação do mercado de que Flávio vai para a disputa presidencial sem muito apoio”, observa o estrategista Gustavo Cruz.

Sanções

Fontes ouvidas pelo Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) citam ainda como fator negativo para a real notícia apurada pelo portal Exame de que o governo brasileiro espera que os EUA adotem novas sanções diplomáticas contra o Brasil nos próximos dias, em resposta à decisão do Brasil de negar vistos a funcionários do governo norte-americano.

Termômetro do comportamento do dólar em relação a uma cesta de seis moedas fortes, o índice DXY rondou a estabilidade ao longo do dia, equilibrando-se entre o fortalecimento do euro e a queda do iene. Por volta das 17 horas, o Dollar Index marcava 99,878 pontos (-0,02%).

O diretor da Wagner Investimentos, José Raymundo Faria Junior, observa que o DXY “está perdendo” força e pode reverter a tendência gráfica de alta, o que beneficiaria o real. “Em todo caso, nas últimas semanas, o real está mais correlacionado com as commodities do que com o DXY”, afirma Faria Junior.

O dólar avança 1,19% nos dois primeiros pregões de agosto, após desvalorização de 1,79% em julho. No ano, a moeda americana recua 6,52% frente ao real, que tem o segundo melhor desempenho entre as moedas mais líquidas, atrás apenas do peso colombiano, com ganhos de cerca de 15%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

FINANÇAS - BOLSA DESCOLA DE NY E TEM LEVE QUEDA

Longe da máxima dos 180,6 mil pontos atingida pela manhã, o Ibovespa fechou em baixa de 0,06%
Da Agência Brasil

Descolando-se da alta firme de Nova York, o Ibovespa renovou mínima no período da tarde desta terça-feira e passou a cair levemente, com investidores redobrando a cautela em quatro frentes domésticas: eleições, diplomacia com os Estados Unidos, balanços e incerteza sobre a política monetária após a quarta-feira.

Soma-se a isso a queda da Petrobras, que tem grande peso no índice, com o petróleo abaixo de US\$80 por barril diante da expectativa de um acordo para reabrir o Estreito de Ormuz.

Os bancos acentuaram a queda após reportagem da Exame apontar que o governo Luiz Inácio Lula da Silva aguarda que os EUA revoguem vistos a autoridades brasileiras e até voltem a sancionar o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal, no âmbito da Lei Magnitsky.

Itaú PN (-2,48%) liderou as perdas do setor, com receio também pelo balanço do segundo trimestre, que será divulgado após o fechamento. “A temporada de resultados ainda não animou por completo”, comenta o especialista em investimentos Felipe Sant’Anna, do Grupo Axia Investing.

Distanciando-se da máxima dos 180.679,47 pontos (+1,51%) atingida pela manhã, o Ibovespa fechou em baixa de 0,06%, aos 177.894,97 pontos, após mínima aos 177.580,77 pontos (-0,24%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - O PRIMEIRO DISCURSO DO LÍDER NÃO ACONTECE NA REUNIÃO. ACONTECE NO COMPORTAMENTO



CÂNDICE LA TERZA

Jornalista e consultora
em Comunicação Corporativa

opinioao@portalbenews.com.br

Liderança não começa quando o líder fala. Começa quando as pessoas decidem acreditar nele. E essa decisão não nasce do cargo, do currículo ou do organograma.

Assumir uma posição de liderança nunca é apenas ocupar uma cadeira. É entrar em uma história que começou antes da sua chegada. E a forma como um novo líder se comunica nas primeiras semanas costuma determinar a velocidade com que conquista credibilidade, estabelece confiança e influencia a cultura daquela equipe.

Existe um erro recorrente: acreditar que posicionamento é sinônimo de autoridade. Não é. Autoridade se constrói. Posicionamento se comunica. E essa construção muda completamente conforme o cenário encontrado. Há quem assuma uma área estruturada, com processos maduros, indicadores positivos e um líder anterior admirado pela equipe. Também há quem encontre um ambiente



desorganizado, marcado pela falta de direção, baixa confiança e colaboradores cansados de promessas não cumpridas.

São contextos opostos, mas ambos exigem exatamente a mesma competência: comunicação estratégica. No primeiro caso, a ansiedade costuma ser a maior inimiga. Muitos líderes chegam querendo deixar sua marca imediatamente. Alteram processos, substituem rituais, mudam prioridades e apresentam um plano de transformação antes mesmo de compreender o que fez aquela equipe alcançar bons resultados.

O efeito costuma ser previsível. A equipe interpreta as mudanças como uma crítica ao trabalho realizado até então. Em vez de gerar entusiasmo, nasce a resistência.

Liderar uma equipe saudável exige humildade para observar antes de interferir. As primeiras semanas deveriam ser dedicadas a perguntas, não a respostas. O que faz este time funcionar tão bem? Quais práticas merecem ser preservadas? Quais talentos precisam de mais espaço? Quais obstáculos ainda não aparecem nos indicadores? O líder que escuta antes de agir transmite uma mensagem poderosa: “Não estou aqui para apagar a história de vocês. Estou aqui para construir o próximo capítulo.”

Já o cenário oposto costuma despertar outra armadilha: a do salvador. Ao encontrar uma equipe desmotivada, alguns líderes acreditam que precisam chegar com respostas prontas, grandes discursos e mudanças radicais. A intenção é boa, mas a percepção nem sempre acompanha.

Quem já viveu sucessivas trocas de liderança desenvolve uma espécie de imunidade aos discursos inspiradores. Antes de acreditar nas palavras, passa a observar os comportamentos.

Por isso, em ambientes desgastados, coerência vale mais do que carisma. Cumprir pequenas promessas gera mais confiança do que anunciar grandes revoluções. Responder quando disse que responderia. Dar retorno após uma reunião. Reconhecer um bom trabalho. Explicar decisões difíceis. Esses gestos silenciosos reconstruem a credibilidade muito antes de qualquer campanha de engajamento.

Em ambos os cenários existe uma pergunta que todo líder deveria fazer diariamente: “Minha comunicação está reduzindo ou aumentando a insegurança da equipe?” Porque toda mudança produz dúvidas. E onde falta informação, surgem interpretações.

Quando as pessoas não sabem o que está acontecendo, criam versões próprias. É nesse espaço que aparecem rumores, resistência, perda de foco e desgaste do clima organizacional.

Comunicar não significa falar o tempo todo. Significa escolher o momento certo, o conteúdo adequado e o nível de transparência possível para cada situação. Nem toda decisão pode ser compartilhada imediatamente. Mas toda equipe merece entender o contexto das mudanças que impactam seu trabalho.

A ausência de comunicação raramente preserva a confiança. Normalmente a enfraquece. Outro aspecto pouco discutido é que o novo líder também está sendo observado fora das reuniões. A maneira como trata diferentes áreas. Como reage sob pressão. Se escuta opiniões divergentes. Se assume erros. Se reconhece quem já construiu resultados antes da sua chegada.

Tudo comunica.

A cultura organizacional não é formada apenas pelos valores escritos na parede ou apresentados em convenções corporativas. Ela é construída, todos os dias, pelos comportamentos que a liderança legitima.

É por isso que o primeiro discurso de um novo líder raramente acontece em um auditório.

Ele acontece na primeira decisão difícil. Na primeira conversa individual. Na forma como conduz um conflito. Na maneira como reage a um erro. Na coerência entre aquilo que promete e aquilo que efetivamente entrega.

As pessoas podem até esquecer uma apresentação de boas-vindas. Mas dificilmente esquecem como foram tratadas nas primeiras semanas de convivência.

Liderança não começa quando o líder fala. Começa quando as pessoas decidem acreditar nele. E essa decisão não nasce do cargo, do currículo ou do organograma.

Nasce da consistência.

No fim, toda equipe faz, ainda que silenciosamente, a mesma pergunta ao novo gestor: “Posso confiar em você?”

A resposta nunca está no discurso de apresentação.

Está na comunicação diária, nas pequenas atitudes e na capacidade de transformar palavras em comportamento.

Porque, no ambiente corporativo, o primeiro discurso de um líder não acontece na reunião.

Acontece no comportamento.

Cândice La Terza escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos publicados às quartas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

JUSTIÇA - FLÁVIO DINO AUTORIZA ABERTURA DE TERCEIRO INQUÉRITO SOBRE LULINHA

Além de apuração sobre ações de aliados de Lulinha em órgãos do governo federal, ministro também mandou a PF apurar suspeita de vazamentos de informações de inquéritos

Do Estadão Conteúdo



Indicado pelo presidente Lula ao STF, Flávio Dino (foto) foi sorteado relator desses novos processos sobre Lulinha

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino autorizou a Polícia Federal a abrir um terceiro inquérito sobre suspeitas de tráfico de influência envolvendo Fábio Luís Lula da Silva, filho mais velho do presidente Lula, e aliados dele.

Além disso, Dino determinou a abertura de uma quarta investigação relacionada ao caso, mas para apurar o vazamento de informações sigilosas dos inquéritos.

Indicado por Lula ao STF, Dino foi sorteado relator desses novos processos sobre Lulinha depois que a PF apresentou requerimentos sem indicar uma conexão direta dos casos com o ministro André Mendonça, relator da operação sobre desvios no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) que colheu as primeiras provas envolvendo o filho do presidente. Mendonça foi indicado à Corte por Jair Bolsonaro.

Não há detalhes sobre o objeto da investigação dos vazamentos, que tramitará sob sigilo. Recentemente, a defesa de Lulinha havia pedido ao Ministério da Justiça e à corregedoria da PF a apuração sobre o suposto vazamento de conversas dele. “Queria reconhecer e aplaudir a decisão enérgica do ministro Flávio Dino de instaurar procedimentos apuratórios para averiguar as circunstâncias de vazamentos criminosos”, afirmou o advogado Marco Aurélio de Carvalho, que defende o filho do presidente.

Essa movimentação dos inquéritos sobre Lulinha acirrou o clima entre Mendonça e a PF. O ministro já havia feito cobranças à corporação para que enviasse detalhes das provas colhidas no caso do INSS e alertou que trocas na equipe de investigação deveriam ser comunicadas a ele. A desconfiança teve início depois que a PF mudou o setor em que tramitava o inquérito sobre INSS, resultando na saída do delegado que coordenava o caso e havia pedido quebras de sigilo de Lulinha.

Mendonça

Os dois primeiros pedidos de inquérito acabaram sendo enviados novamente a André Mendonça por sorteio. O primeiro trata de suspeitas de tráfico de influência no Ministério da Saúde e no Palácio do Planalto, enquanto o segundo, revelado pelo Estadão, mira suspeitas de negócios envolvendo a Dataprev, empresa de tecnologia do governo federal.

A terceira investigação tem o objetivo de apurar ações de aliados de Lulinha em outros órgãos do governo federal.

As representações de abertura de inquéritos apresentadas pela Polícia Federal contra Lulinha não pediram explicitamente que os casos saíssem da relatoria de André Mendonça, mas abriram brechas que permitiram ao presidente em exercício da Corte, Alexandre de Moraes, o envio dos inquéritos à livre distribuição em uma manobra que tiraria Mendonça das investigações.

Moraes, antes de repassar o primeiro material para André Mendonça, enviou o documento para a Procuradoria-Geral da República (PGR) opinar quem deveria ser o relator do processo.

A equipe de Gonet analisou o material e opinou que o inquérito deveria ser distribuído livremente no STF, sem conexão com Mendonça. Moraes procedeu com esse rito. Porém, por meio de um novo sorteio, Mendonça acabou sendo novamente escolhido relator. Com isso, ele só ficou sabendo da existência do caso na noite de quarta-feira, 29, quando o pedido de inquérito aportou em seu gabinete.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

JUSTIÇA - MORAES PEDE PARECER SOBRE BOLSONARO

PGR tem 5 dias para se manifestar sobre recurso contra decisão que proíbe visitas na prisão domiciliar

Da Agência Brasil

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), deu prazo de cinco dias para a Procuradoria-Geral da República (PGR) se manifestar sobre o recurso do ex-presidente Jair Bolsonaro contra a decisão que o proibiu de receber visitas na prisão domiciliar pelo prazo de 30 dias.

No mês passado, a medida foi determinada pelo ministro Alexandre de Moraes após o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) publicar nas redes sociais uma carta escrita pelo ex-presidente. Jair Bolsonaro tem contra ele uma restrição que o proíbe de usar a internet, inclusive por meio de terceiros.

Na mesma decisão, Moraes acrescentou que o ex-presidente está proibido de receber visitas com finalidade político-eleitoral até o término das eleições de outubro.

Bolsonaro também não poderá divulgar manifestos político-eleitorais, inclusive por meio de terceiros, por qualquer meio de divulgação.

No recurso apresentado ao STF, a defesa sustenta que o ex-presidente não pode ter suas liberdades de pensamento e de manifestação de ideias restringidas em função de sua condenação.

No ano passado, Bolsonaro foi condenado a 27 anos e três meses de prisão no processo de trama golpista. Em seguida, após passar por uma cirurgia, ele ganhou o direito de cumprir prisão domiciliar para se recuperar de uma pneumonia bacteriana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

INTERNACIONAL - GOVERNO TRUMP REVOGA VISTO DA EMBAIXADORA DO BRASIL NOS EUA

Segundo o Departamento de Estado, decisão é resposta às ações diplomáticas do governo brasileiro, que rebateu e disse que americanos tentam interferir nas eleições

Do Estadão Conteúdo



O governo de Donald Trump reclama de o Brasil ter negado vistos a dois diplomatas americanos que, segundo jornal, viriam ao país para questionar o processo eleitoral

O governo de Donald Trump revogou o visto da embaixadora do Brasil nos Estados Unidos em retaliação à recusa do Brasil, no mês passado, em conceder vistos a dois diplomatas americanos que pretendiam visitar o País antes das próximas eleições, bem como à demora do Brasil em aprovar o indicado pelo presidente Donald Trump

para o cargo de embaixador em Brasília.

O Departamento de Estado afirmou que a decisão foi uma resposta recíproca às ações do Brasil, e autoridades disseram que a medida havia sido adiada várias vezes para dar ao presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva margem para recuar, o que ele não fez.

Procurado, o Departamento de Estado americano confirmou que a embaixadora do Brasil, Maria Luiza Ribeiro Viotti, não foi declarada persona non-grata, mas ressaltou que ainda há outras opções para retaliações diplomáticas e que, caso ela saia do território americano, precisará solicitar um novo visto.

“O presidente Trump tem o direito de determinar quem representa o povo e os interesses americanos em todo o mundo. O presidente Trump está montando uma equipe diplomática de ponta, baseada na política ‘America First’, em todo o seu governo, sujeita ao parecer e consentimento do Senado. Rejeitamos qualquer tentativa de países estrangeiros de interferir em nossos processos internos”, afirmou a pasta em comunicado enviado ao Estadão.

Autoridades apontam que a decisão poderia ser rapidamente revertida se o Brasil tomasse as medidas adequadas e aceitasse a escolha de Trump para o cargo de embaixador. “Reciprocidade é a regra do jogo”, disse à Associated Press uma autoridade do Departamento de Estado.

Não é expulsão

Viotti não está sendo expulsa dos Estados Unidos, disse a autoridade, que, assim como as outras, falou com a agência de notícias sob condição de anonimato para discutir o delicado assunto diplomático. Ela poderá ser autorizada a retomar suas funções oficiais caso o governo brasileiro aceite a escolha de Trump do ex-presidente da Câmara dos Deputados da Flórida, Danny Perez, para o cargo de embaixador dos EUA no Brasil. O funcionário disse que tudo indica que o Brasil não fará isso até depois das eleições de outubro.

Além de protelar a decisão sobre Perez, o Brasil negou vistos no mês passado a Riley Barnes, secretário de Estado adjunto para a democracia, direitos humanos e trabalho, e a um de seus principais assessores, após surgirem relatos de que os dois iriam criticar Lula ou o processo eleitoral no País.

O Departamento de Estado negou as alegações e afirmou que os dois planejavam ir a Brasília entre 27 e 30 de julho para se reunir com autoridades governamentais, líderes religiosos e outras pessoas a fim de discutir a “integridade eleitoral”, a liberdade religiosa e a liberdade de expressão.

O governo afirmou que a visita foi de rotina e que “qualquer insinuação de que se trataria de uma ‘manobra’ para minar as eleições de uma nação democrática é uma mentira infundada”.

Tarifas

O governo Trump também impôs um aumento tarifário de até 37,5% sobre milhares de exportações brasileiras, que entrou em vigor em 24 de julho. O governo dos EUA alega que o Brasil pratica concorrência desleal e não coíbe práticas de trabalho forçado ambas as acusações rejeitadas pelo governo Lula como uma tentativa de influenciar a eleição a favor de Flávio Bolsonaro.

Jair Bolsonaro vem, há anos, alimentando preocupações sobre o sistema de votação eletrônica do país, sem apresentar qualquer evidência para suas alegações. Ele cumpre atualmente uma pena de 27 anos de prisão em casa por tentativa de golpe de Estado. Há muito tempo, ele insiste que as urnas eletrônicas, utilizadas há um quarto de século, são propensas a fraudes.

Seu filho, o senador Flávio Bolsonaro, repetiu recentemente algumas dessas afirmações, embora tenha evitado mencioná-las no último sábado, 1º, quando o Partido Liberal o confirmou como candidato à presidência em São Paulo.

Repúdio

O governo brasileiro repudiou a revogação do visto da embaixadora e disse que a decisão faz parte de uma “escalada deliberada de medidas hostis ao Brasil”. O Planalto subiu o tom e agora disse, institucionalmente, que Washington quer interferir na eleição presidencial de outubro.

“A decisão de hoje não é um fato isolado. Faz parte de uma escalada deliberada de medidas hostis ao Brasil, motivadas por razões ideológicas incompatíveis com uma parceria bilateral que sempre foi pautada pelo respeito mútuo. Fica óbvio também o interesse descabido de interferir na próxima eleição para presidente”, afirmou a Secretaria de Comunicação Social da Presidência (Secom), em nota divulgada na noite desta terça-feira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

INTERNACIONAL - IRÃ E OMÃ PROGRIDEM EM ACORDO PARA REABRIR ESTREITO DE ORMUZ

Acerto inicial prevê que os navios devem entrar no Golfo Pérsico por uma rota controlada pelo Irã e sair por uma rota controlada por Omã. Conversas ainda não acabaram

Do Estadão Conteúdo

Irã e Omã avançaram em direção a um acordo para reabrir o Estreito de Ormuz, em um possível avanço que poderia ajudar a colocar fim à guerra no Oriente Médio, disseram autoridades regionais nesta terça-feira, 4.

Pelo acordo em fase de elaboração, os navios entrariam no Golfo Pérsico por uma rota controlada pelo Irã e sairiam por uma rota controlada por Omã, sendo cobradas taxas de serviço para garantir a segurança e preservar o meio ambiente marítimo, segundo informaram dois funcionários não identificados à Associated Press.



O porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã, Esmail Baghaei, afirmou que as conversas com Omã têm como foco “o estabelecimento de rotas marítimas seguras”

Elas disseram que as negociações ainda estão em andamento e que o acordo final pode assumir uma forma diferente, mas os termos incluiriam o levantamento do bloqueio dos EUA aos portos iranianos. As fontes falaram sob condição de

anonimato, pois as negociações ocorrem a portas fechadas.

Qualquer acordo que formalize o controle do Irã sobre o estreito representaria uma importante vitória estratégica para Teerã. Por essa razão, os EUA poderiam tentar bloquear o acordo, recusando-se a suspender o bloqueio. O estreito era uma via navegável internacional aberta antes do ataque conjunto dos EUA e de Israel ao Irã em 28 de fevereiro. Um funcionário americano familiarizado com as negociações afirmou que quaisquer rotas “temporárias” estabelecidas através do estreito não envolveriam aprovações do Irã nem cobranças.

O funcionário, que não estava autorizado a comentar publicamente e falou sob condição de anonimato, disse que os EUA permanecem comprometidos em retornar ao status quo, no qual “nenhuma das partes controla as rotas ou a capacidade de transitar por elas”.

O presidente dos EUA, Donald Trump, está sob crescente pressão para encerrar uma guerra impopular que elevou os preços da gasolina às vésperas das eleições de meio de mandato e reduziu os estoques americanos de algumas munições. Nos últimos dias, ele tem oscilado novamente entre ameaças de ataques massivos e sinalizações de apoio a esforços diplomáticos.

Oposição de Trump

Em uma conversa com repórteres na segunda-feira, Trump reiterou sua posição pública de que se opõe à cobrança de pedágio no estreito. “Não vou deixar que cobrem”, disse o presidente. “Se alguém quiser cobrar, nós também cobraremos.”

O porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã, Esmail Baghaei, afirmou que as conversas bilaterais com Omã têm como foco “o estabelecimento de rotas marítimas seguras de entrada e saída”, rotas que “respeitem os direitos soberanos e, ao mesmo tempo, abordem as considerações de segurança nacional tanto do Irã quanto de Omã”.

“Os resultados finais dessas negociações serão anunciados assim que forem concluídos”, acrescentou em declarações divulgadas pela agência de notícias estatal iraniana Irna.

O secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, falando a repórteres no Departamento de Estado, disse: “Houve progresso nessas negociações, mas ainda não chegamos a um acordo final. Esperamos que isso aconteça em breve.”

Rubio já havia descartado qualquer acordo que desse ao Irã o controle do estreito, afirmando no mês passado que isso criaria um “precedente muito perigoso” para outras partes do mundo.

O secretário do Tesouro, Scott Bessent, disse à CNBC que “existe a possibilidade de chegarmos a um acordo hoje ou amanhã para reabrir o estreito e avançarmos rumo a uma posição mais normalizada neste conflito”.

Antes da guerra, um quinto do petróleo e gás comercializado no mundo transitava por essa hidrovía. Os ataques iranianos a navios praticamente a paralisaram.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026

INTERNACIONAL - IRÃ NÃO QUER ESCALAR TENSÃO, DIZ PRESIDENTE

Do Estadão Conteúdo

O presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, afirmou que Teerã não busca aumentar as tensões na Ásia Ocidental, mas não tolerará riscos a sua integridade territorial. “A República Islâmica do Irã não busca escalar tensões ou instabilidade na região. No entanto, agirá com todas as suas capacidades para defender a segurança do país, os interesses nacionais e a integridade territorial”, disse Pezeshkian, segundo informações da Press TV.

Em paralelo, o assessor do Gabinete do presidente iraniano, Sayyid Mahdi Tabatabaei, negou rumores de renúncia de Pezeshkian, dizendo que isso é uma “mentira absoluta”.

“A coalizão nefasta dos hipócritas mentirosos e dos adeptos do extremismo e da imprudência tem como alvo a união sagrada e a coesão nacional”, escreveu ele no X.

Segundo Tabatabaei, dois anos se passaram desde o fracasso da oposição no campo das eleições nacionais, mas eles ainda estão “em busca de vingança contra a vontade do povo”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT – DO DIA 04/08/2026

EDITORIAL – INCLUIR NÃO É APENAS CONTRATAR

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

A Lei n. 8.213/1991, também conhecida como Lei de Cotas para Pessoas com Deficiência (PCD), completa 35 anos. E implantar seus preceitos ainda é um desafio para o setor econômico. Nesse sentido, nessa segunda-feira, dia 3, a comunidade portuária de Santos (SP) lançou um programa para ajudar suas empresas a cumprir essa legislação. É o Projeto Asas, iniciativa do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), em parceria com a Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência, e que começa com algo que raramente aparece nas discussões sobre inclusão no mercado de trabalho: a formação das lideranças e equipes que vão receber os profissionais, e não apenas o recrutamento dos candidatos. Essa inversão de foco é, em si mesma, o diagnóstico mais honesto que o setor poderia fazer sobre onde a inclusão tem falhado.

O problema identificado pelo coordenador de Recursos Humanos do TES, TEAG e TEG, Luiz Fernando Medeiros, ao descrever a origem da iniciativa, é revelador: “o tema era tratado de forma isolada em cada empresa.” Cada operador portuário navegava sozinho entre as exigências da Lei de Cotas, a complexidade do emprego apoiado, as barreiras arquitetônicas e comportamentais e a falta de metodologia para integrar profissionais com deficiência em ambientes de alta demanda operacional como terminais portuários. O resultado previsível é o que qualquer auditoria trabalhista encontra com frequência: cotas formalmente cumpridas, com profissionais alocados em funções de baixíssima complexidade e sem perspectiva de desenvolvimento. Cumprir a lei na letra sem cumpri-la no espírito é uma forma sofisticada de exclusão.

O setor portuário tem especificidades que tornam o desafio da inclusão mais complexo do que em ambientes de escritório. Terminais operam com maquinário pesado, exigências de segurança rigorosas, turnos em condições climáticas adversas e comunicação em ambiente de alta pressão operacional. Argumentar que essas condições tornam a inclusão de pessoas com deficiência impossível é o tipo de raciocínio que a metodologia do emprego apoiado existe precisamente para refutar. Este é um método que acompanha candidato e empresa antes, durante e após a contratação, como descreveu a coordenadora do Programa Meu Emprego Inclusivo, Maria Vilma Roberto. Há funções em qualquer terminal portuário, controle de acesso, apoio administrativo, monitoramento de câmeras, triagem documental, logística interna, que podem e devem ser exercidas por profissionais

com deficiência quando as condições são adequadas. O que falta, na maioria dos casos, não é função, mas o ambiente sem barreiras que o secretário estadual Marcos da Costa descreveu como condição para o desenvolvimento do potencial desses profissionais.

O Projeto Asas tem um valor que vai além da iniciativa em si. Ele se destaca também como modelo. A decisão do Sopesp de tratar a inclusão como agenda coletiva do setor, e não como obrigação individual de cada empresa, é exatamente o tipo de coordenação que multiplica resultado. Seis encontros virtuais sobre Lei de Cotas, emprego apoiado, aspectos jurídicos e boas práticas compartilhados por 24 empresas e 45 profissionais de gestão de pessoas produzem algo que nenhuma empresa consegue produzir sozinha: uma cultura setorial de inclusão que não depende da boa vontade de um gestor específico, mas está institucionalizada no conjunto de práticas do setor. O acordo de cooperação técnica com o Governo do Estado de São Paulo amplia esse alcance e conecta o esforço privado à rede de apoio pública, o Polo de Empregabilidade Inclusivo da Baixada Santista, que pode ampliar o fluxo de candidatos qualificados chegando às empresas que agora estarão preparadas para recebê-los.

O secretário municipal de Assuntos Portuários de Santos, Bruno Orlandi, apontou que a iniciativa pode servir de referência para outros setores. A observação é pertinente. E a lógica se aplica também a outros portos. Santos é o maior complexo portuário do hemisfério sul, mas os terminais de Paranaguá, Suape, Pecém, Rio Grande e Itajaí, que o BE News acompanha, têm os mesmos desafios de inclusão e a mesma escassez de metodologia para enfrentá-los. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Ministério de Portos e Aeroportos poderiam transformar o modelo do Projeto Asas em referência nacional para o setor portuário, incorporando metas de inclusão efetiva, não apenas formal, aos critérios de renovação de contratos de arrendamento e às exigências do Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura (PSI).

Incluir uma pessoa com deficiência no mercado de trabalho é um ato de justiça. Prepará-la para ter sucesso nesse mercado é um ato de competência. E preparar a empresa para que ela tenha sucesso é o que transforma a inclusão de política de cumprimento de cota em política de gestão de talentos. O Projeto Asas entendeu isso. Que o setor portuário brasileiro inteiro entenda também.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – GESTÃO - COMPETITIVIDADE ALÉM DO CAIS



RICARDO ARTÉN
CEO do Porto Itapoá

opinioao@portalbenews.com.br

Existe um equívoco recorrente quando falamos sobre competitividade portuária no Brasil. Ainda insistimos em medir o sucesso de um porto quase exclusivamente pela sua operação. Berços, equipamentos, produtividade, capacidade instalada e eficiência continuam dominando o debate. São fatores indispensáveis, mas já não explicam, sozinhos, por que alguns portos conseguem ampliar sua relevância enquanto outros permanecem disputando espaço.

A competição mudou de lugar.

Hoje, ela acontece muito antes de um navio atracar. Acontece onde armadores definem suas rotas, onde investidores avaliam riscos, onde embarcadores redesenham cadeias de suprimentos e onde governos negociam acordos capazes de alterar fluxos globais de comércio.

Quem ainda acredita que competitividade se constrói apenas dentro do terminal está olhando para um jogo que já mudou.



Infraestrutura deixou de ser vantagem competitiva para se tornar requisito básico. Um porto moderno precisa operar bem. Isso não é diferencial; é obrigação. O que diferencia, de fato, é a capacidade de interpretar o mercado, antecipar movimentos e construir relações que gerem confiança no longo prazo.

Vivemos uma nova dinâmica do comércio internacional. Tensões geopolíticas, mudanças nos padrões de produção, novas exigências ambientais, transformação digital e a reorganização das cadeias globais estão redesenhando a logística mundial em uma velocidade inédita.

Nesse ambiente, previsibilidade passou a valer tanto quanto eficiência.

Empresas não escolhem apenas o terminal mais produtivo. Escolhem ambientes que transmitam segurança para seus investimentos. Escolhem parceiros que compreendam seus desafios. Escolhem ecossistemas capazes de oferecer inteligência, estabilidade e capacidade de adaptação.

É por isso que a competitividade começa no cais, mas não termina nele.

Ela depende da presença ativa nos mercados onde as decisões são tomadas.

Depende da capacidade de ouvir clientes antes que eles apresentem suas demandas. De compreender as estratégias dos armadores antes que novas rotas sejam definidas. De acompanhar tendências regulatórias, tecnológicas e econômicas antes que elas cheguem às operações.

Em outras palavras, depende de inteligência de mercado.

Durante muito tempo, inteligência era vista como uma ferramenta de apoio. Hoje, tornou-se um ativo estratégico. Dados, informações qualificadas e leitura de cenários permitem identificar oportunidades, reduzir incertezas e preparar investimentos com muito mais consistência.

A infraestrutura conecta mercadorias. A inteligência conecta decisões.

Da mesma forma, relacionamento deixou de ser apenas uma atividade comercial.

Construir relações sólidas com clientes, investidores, operadores logísticos, governos e instituições significa participar das conversas que definirão o futuro do comércio internacional. Significa estar presente antes da negociação e continuar presente depois dela.

Essa proximidade produz algo que nenhuma obra de infraestrutura consegue entregar sozinha: confiança.

E confiança, no ambiente global de negócios, tornou-se um dos ativos mais valiosos.

Também precisamos ampliar nossa visão sobre o papel dos portos. Eles não são apenas pontos de passagem de cargas. São plataformas de desenvolvimento econômico. Influenciam decisões de investimento, fortalecem cadeias produtivas, atraem novos negócios e ajudam a posicionar regiões inteiras nas rotas do comércio internacional.

Quando um porto amplia sua capacidade de dialogar com o mercado global, ele amplia também a competitividade das empresas que dependem dele.

Essa é uma responsabilidade que ultrapassa os limites do terminal.

O Brasil reúne condições extraordinárias para consolidar sua posição no comércio internacional. Mas isso exigirá uma mudança de mentalidade.

Continuaremos precisando investir em acessos, tecnologia, dragagem, equipamentos e eficiência operacional. Esse debate permanece essencial.

O que já não faz sentido é imaginar que apenas isso resolverá nossos desafios competitivos.

O futuro pertence aos portos capazes de combinar infraestrutura de qualidade com inteligência de mercado, presença internacional e capacidade permanente de construir relacionamentos.

Porque, no fim das contas, os grandes fluxos globais não são definidos apenas pela eficiência da operação.

Eles são definidos pela confiança que um porto inspira, pela relevância que constrói e pela capacidade de estar presente onde o futuro do comércio começa a ser desenhado.

É por isso que acredito que a verdadeira competitividade portuária não termina no cais. Ela começa ali e segue por todos os lugares onde decisões, conexões e oportunidades moldam o comércio global.

INFRAESTRUTURA DEIXOU DE SER VANTAGEM COMPETITIVA PARA SE TORNAR REQUISITO BÁSICO. UM PORTO MODERNO PRECISA OPERAR BEM. ISSO NÃO É DIFERENCIAL; É OBRIGAÇÃO. O QUE DIFERENCIA, DE FATO, É A CAPACIDADE DE INTERPRETAR O MERCADO, ANTECIPAR MOVIMENTOS E CONSTRUIR RELAÇÕES QUE GEREM CONFIANÇA NO LONGO PRAZO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

POLÍTICA - LULA JÁ VÊ HADDAD COMO SEU SUCESSOR NA PRESIDÊNCIA

Presidente confia na sua reeleição neste ano e na vitória de Haddad em SP para depois passar o cargo a seu ex-ministro

Do Estadão Conteúdo



Embora tenha dito na semana passada que não há sucessor para ele neste ano, Lula acredita que a situação possa mudar no futuro com Haddad

No discurso que fez na Convenção Nacional do PT no domingo, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), candidato à reeleição nas eleições gerais de outubro deste ano, lançou o ex-ministro Fernando Haddad (PT), candidato ao governo de São Paulo neste pleito, como seu sucessor na Presidência da República.

O discurso aposta na sua vitória para mais um mandato consecutivo no Palácio do Planalto e também na conquista do Palácio dos Bandeirantes por Haddad. “Agora é hora de pensar nesse País. Qual é o país do futuro que eu vou entregar quando você, Haddad, depois de governar São Paulo, estiver sendo presidente da República”, disse Lula em seu discurso, emendando depois, num afago aos outros correligionários.

“Ou você, Rafael Fonteles? Quem sabe sai do Piauí o próximo? Ou quem sabe do Ceará. Ou quem sabe de Pernambuco. De algum lugar vai sair. E da Bahia? Essa eleição de agora é para definir que país a gente vai deixar do ponto de vista das coisas que ainda não fizemos.”

Na Convenção Nacional do PT que oficializou a candidatura da chapa de Lula e Geraldo Alckmin para o Executivo Nacional, Haddad discursou. “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 o ex-ministro.

O presidente Lula, em seu discurso, defendeu a definição de prioridades nacionais em um planejamento de longo prazo e afirmou que o País precisa estabelecer um projeto com horizonte de 10 a 15 anos. “Precisamos decidir o que é prioridade no País”, frisou ele.

Craques

Na quinta-feira, 30, Lula disse que decidiu disputar um quarto mandato porque não há hoje nenhum nome capaz de “derrotar a extrema direita” nas eleições de 2026. “Acontece que tem momentos na política e no futebol que você não tem a quantidade de craque que você queria”, afirmou o presidente em entrevista ao podcast Inteligência Ltda, no YouTube.

Lula disse, porém, que não desistiu de formar sucessores. Ele citou as candidaturas de Dilma Rousseff, em 2010, e de Fernando Haddad, em 2018, como exemplos. Segundo o presidente, novos nomes do partido podem surgir daqui a quatro anos, a partir das eleições estaduais de 2026.

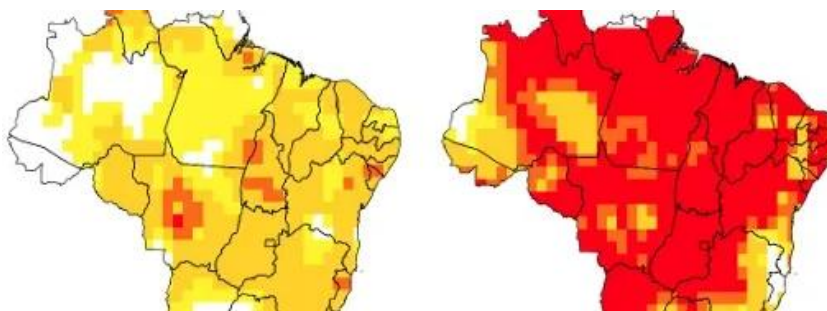
Lula afirmou, ainda, que não queria ser candidato neste ano. “Meu desejo, se eu pudesse, era descansar com a minha namorada, com a minha Janjinha (a primeira-dama). Mas é o seguinte, eu não vou deixar a extrema direita voltar. A verdade é que no momento hoje não tem ninguém para poder derrotar essa gente”, disse o presidente.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 04/08/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - EL NIÑO DEVE ATINGIR A CATEGORIA “MUITO FORTE” E AMPLIAR EVENTOS CLIMÁTICOS

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



Alerta consta no Boletim nº 2 do Painel El Niño 2026-2027, divulgado nessa segunda-feira, dia 3, pelo Instituto Nacional de Meteorologia. Foto: Inmet/Painel El Niño

Boletim do Inmet aponta intensificação acelerada do fenômeno entre a primavera e o início do verão, com redução de chuvas, aumento das queimadas e tempestades frequentes no Sul

EL NIÑO “MUITO FORTE”

O fenômeno climático El Niño deve se intensificar de forma acelerada ao longo deste segundo semestre e atingir a categoria “muito forte” entre a primavera e o início do verão. O quadro crítico terá impacto direto no regime de precipitações e nas temperaturas de todas as regiões do país. O alerta consta no Boletim nº 2 do Painel El Niño 2026-2027, divulgado nessa segunda-feira, dia 3, pelo Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet).

SECAS E ALAGAMENTOS

Para a região Norte, a previsão indica redução expressiva no volume de chuvas, temperaturas consideravelmente acima da média e atraso no início do período chuvoso na Amazônia Legal. O padrão amplia o risco de queimadas florestais e acelera a queda nos níveis dos rios da bacia amazônica, ameaçando a navegação comercial, o abastecimento de água e a distribuição de insumos. O Sul do Brasil, área mais sensível aos efeitos do El Niño, deve registrar tempestades frequentes, cheias de rios e alagamentos urbanos.

RECORDE AÉREO

A aviação comercial atingiu uma marca inédita no último dia 23 de julho. A plataforma de rastreamento em tempo real Flightradar24 contabilizou um total de 153.359 voos comerciais operando simultaneamente pelo planeta ao longo de 24 horas. O volume representa o maior número de aeronaves civis monitoradas em um único dia desde o início das operações de rastreamento do sistema, consolidando a recuperação e expansão definitiva do mercado de transporte aéreo global. Neste total, não estão voos militares, os privados não cadastrados ou operações em zonas sem cobertura de sinal.

PICO DE MOVIMENTO

Esse pico operacional registrado pela Flightradar24 confirma uma tendência sazonal do setor: historicamente, a última semana de julho concentra o maior adensamento de tráfego aéreo do ano, impulsionado pelas férias de verão no Hemisfério Norte e pelo reaquecimento das rotas corporativas internacionais. A nova marca superou com folga o recorde histórico anterior, registrado em julho de 2023, quando haviam sido rastreados 137.225 voos.

NOVO DESAFIO

A jornalista Jéssica Prado assumiu a chefia da Comunicação Social do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Após três anos coordenando a Assessoria Especial de Comunicação do Ministério de Portos e Aeroportos, ela troca de pasta para reforçar as ações de divulgação dos projetos de neoindustrialização, atração de investimentos e reposicionamento do comércio exterior brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

POLÍTICA - TEREZA CRISTINA INSISTE E AINDA NÃO DESCARTA SER VICE DE FLÁVIO

Senadora entende que a situação ficou mais difícil após seu partido, o PP, declarar neutralidade. Porém, ela acredita que há espaço para mudança até o final do prazo

Do Estadão Conteúdo



A candidatura de Tereza Cristina como vice de Flávio não depende só do PP, mas também do União Brasil, com quem a sigla forma uma federação partidária

A senadora Tereza Cristina (PP-MS) voltou a defender o próprio nome para a vice-presidência ao lado do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) nesta segunda-feira, 3. Na última sexta-feira, 31, porém, o partido da parlamentar vetou a possibilidade de liberá-la para integrar a chapa e declarou que ficaria neutro na corrida à Presidência.

“Tem, até a hora final, tem espaço”, disse a senadora ao ser questionada sobre possibilidade de mudança na decisão partidária. “Tem ainda dois dias, mas eu acho que a chance hoje diminuiu bastante”, afirmou em declaração dada durante conversa com jornalistas na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), segundo a CNN.

Tereza Cristina aceitou, na semana passada, proposta de Flávio Bolsonaro para integrar a chapa como vice. O candidato chegou a anunciar o aceite, mas o partido desautorizou a composição horas depois.

“O Progressista, após consulta aos seus diretórios estaduais, decidiu, por maioria, permanecer neutro no processo eleitoral. Diante disso, reiteramos a posição de não convocar Convenção Nacional. A decisão já foi comunicada e acatada pela nossa líder no Senado Federal, senadora Tereza Cristina”, afirmou a direção nacional do PP.

Flávio, por sua vez, afirmou que respeitaria a decisão da legenda, mas que insistiria. “Óbvio que eu respeito, mas eu sou brasileiro e não desisto nunca”, disse o senador.

No radar

O nome de Tereza Cristina foi e voltou ao radar no último mês. O presidente do PL, Valdemar Costa Neto, afirmou em entrevista, no dia 21 de julho, que ela não aceitou o convite por preferir apostar na reeleição ao Senado. A possibilidade esfriou, mas a parlamentar mudou de ideia na semana passada e afirmou para aliados de que gostaria de ir à corrida presidencial. A história terminou com a negativa do partido.

Uma eventual composição com Tereza Cristina, no entanto, não depende apenas de uma mudança de posição do PP. Progressistas e União Brasil integram uma federação partidária, o que exige que as duas siglas adotem formalmente a mesma orientação na disputa presidencial. Flávio teria, assim, de superar também as resistências do União Brasil. O partido já deu indicativos de que optará pela neutralidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

POLÍTICA - ZEMA DEIXA BH E SE MUDA PARA SP

Candidato à presidência vai se dedicar à sua campanha, começando pelo maior colégio eleitoral do país

Do Estadão Conteúdo

O ex-governador de Minas Gerais, Romeu Zema (NOVO), está de mudança para São Paulo com o objetivo de melhor coordenar sua candidatura à Presidência. O anúncio foi feito nesta segunda-feira, 3, em vídeo publicado na conta de Instagram do candidato.

Na publicação, Zema afirmou que irá deixar Belo Horizonte, onde reside atualmente, para acompanhar de perto a agenda eleitoral. Ele informou que nos últimos 90 dias ficou pouco tempo na capital mineira. “Passei a maior parte do tempo rodando o Brasil e principalmente em São Paulo, para onde eu estou mandando um pouco das minhas coisas”.

São Paulo, além de ser o principal centro econômico e maior colégio eleitoral do País, é a cidade que abriga o Diretório Central do Novo, partido que lançou Zema como candidato à presidência. Dessa forma, ex-governador de Minas poderá melhor organizar sua movimentação política.

A mudança também acompanha um movimento de outros presidenciáveis, que têm priorizado manter seus comitês centrais em São Paulo. Ronaldo Caiado (PSD), por exemplo, já havia instalado sua estrutura principal na capital paulista.

Zema ainda escreveu na legenda do post que agora irá rodar o Brasil. Visando seu futuro político, ele terminou o texto com a seguinte mensagem: “Vamos alçar novos voos”.

Governo de MG

O senador Cleitinho Azevedo (Republicanos-MG) anunciou nesta segunda-feira, 3, que não será candidato ao governo de Minas Gerais. A decisão foi comunicada pelo parlamentar em um vídeo divulgado nas redes sociais, após uma reunião em Brasília com o presidente nacional do Republicanos, deputado federal Marcos Pereira (SP), e o presidente estadual da legenda, deputado Euclides Pettersen.

“Eu peço perdão, mas no momento hoje eu não estou bem. Eu preciso me recuperar, cuidar de mim, porque não adianta eu querer cuidar de vocês se eu não estou cuidando de mim”, afirmou Cleitinho, visivelmente emocionado.

Recentemente, o senador perdeu o irmão mais novo, Matheus Azevedo, vítima de complicações de uma leucemia. O acontecimento, inclusive, foi apontado pelo próprio parlamentar como uma das razões para adiar sua definição sobre concorrer ao Palácio Tiradentes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

POLÍTICA - CONGRESSO NACIONAL ADIA VOLTA AO TRABALHO E AINDA REDUZ AGENDA

Recesso terminou oficialmente no dia 1º, mas Câmara dos Deputados e Senado decidiram retomar votações de pautas importantes somente no próximo dia 10

Do Estadão Conteúdo



O adiamento das sessões coincide com a fase final das convenções partidárias, responsáveis por oficializar candidaturas e alianças para as eleições de outubro

O Congresso Nacional iniciará o segundo semestre legislativo com uma agenda significativamente mais enxuta do que a prevista inicialmente. Embora o recesso parlamentar tenha terminado oficialmente no último

sábado, 1º, Câmara dos Deputados e Senado decidiram adiar a retomada das votações para o próximo dia 10 de agosto, reduzindo a apenas cinco dias o período disponível para deliberações antes do início oficial da campanha eleitoral, marcado para 16 de agosto.

A decisão altera o planejamento do governo federal, que esperava utilizar as primeiras semanas de agosto para impulsionar propostas consideradas estratégicas. Entre elas estão a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que extingue a escala de trabalho 6x1, a PEC da Segurança Pública e o projeto que institui a Política Nacional dos Minerais Críticos, iniciativas que agora enfrentam um calendário ainda mais apertado.

O adiamento das sessões coincide com a fase final das convenções partidárias, responsáveis por oficializar candidaturas e alianças para as eleições de outubro. Como os encontros se estendem até quarta-feira, 5, grande parte dos parlamentares permanece nos Estados, participando das articulações políticas.

Com isso, o Congresso deverá funcionar em regime de esforço concentrado. A primeira rodada de votações ocorrerá entre 10 e 14 de agosto. Depois, com o início da campanha eleitoral, uma nova janela para deliberações está prevista apenas entre 31 de agosto e 3 de setembro. Fora desses períodos, a expectativa é de redução significativa da presença de parlamentares em Brasília até o pleito.

Projetos prioritários

O novo cronograma representa um revés para o Palácio do Planalto, que contava com mais de duas semanas de trabalho legislativo antes da intensificação da disputa eleitoral. Além da limitação de tempo, o Executivo deverá dividir espaço com matérias de interesse do Congresso, especialmente no Senado, onde há expectativa de avanço de propostas defendidas pela bancada do agronegócio.

Entre os temas que devem ganhar prioridade estão a PEC sobre o marco temporal para a demarcação de terras indígenas, alterações na legislação do seguro rural e a criação do Programa de Desenvolvimento da Indústria de Fertilizantes (Profert), compromissos assumidos pelo presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), junto aos parlamentares da Casa.



PECs no Senado

Enquanto isso, projetos considerados prioritários pelo governo seguem à espera de encaminhamento. A PEC que propõe o fim da escala 6x1, aprovada pela Câmara há cerca de dois meses, ainda depende de despacho de Alcolumbre para começar a tramitar na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

Situação semelhante enfrenta a PEC da Segurança Pública, que também aguarda despacho da Presidência do Senado para iniciar sua tramitação, tornando improvável qualquer avanço relevante antes do início da campanha.

Outra matéria que integra a agenda do Executivo é o projeto que cria a Política Nacional dos Minerais Críticos. A proposta foi aprovada pela Câmara em maio e ganhou maior relevância diante do interesse internacional nas reservas brasileiras de terras raras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

POLÍTICA - MULHERES PEDEM VOTAÇÃO DO PL DA MISOGINIA

Da Agência Brasil

O Levante Mulheres Vivas mobilizou no domingo (2) cidades de todas as regiões do país para pressionar a Câmara dos Deputados pela aprovação do Projeto de Lei (PL) 896/2023, o PL da Misoginia.

O texto já foi aprovado no Senado e aguarda, em regime de urgência, o despacho do presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), para ser votado no plenário da Casa. O PL inclui crimes motivados por misoginia entre os que são punidos por discriminação e preconceito.

O texto, que altera a Lei 7.716/1989, acrescenta penas de dois a cinco anos de reclusão aos crimes de misoginia, definidos como “a prática, a indução ou a incitação de violência, de restrição ao pleno exercício de direitos ou de ofensa à dignidade da mulher, em razão da condição de mulher.”

A condição de mulher também foi incluída no artigo que trata de injúria, ofensa de dignidade ou decoro em razão de raça, cor, etnia e procedência nacional.

As mobilizações ocorreram em Belo Horizonte, Boa Vista, Brasília, Campo Grande, Capão da Canoa (RS), Cataguases (MG), Curitiba, João Pessoa, Juazeiro (BA), Parnaíba (PI), Pelotas (RS), Ponta Grossa (PR), Rio de Janeiro, Salvador, São José (SC), São Paulo e Sorocaba (SP), ao longo de todo o dia.

Segundo a cofundadora do Levante Mulheres Vivas, Rachel Ripani, a mobilização nas cidades partiu de pessoas que não admitem o avanço dos feminicídios e do ódio contra mulheres propagado nas redes sociais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - SOPESP E GOVERNO DE SP UNEM ESFORÇOS POR INCLUSÃO NO SETOR PORTUÁRIO

Acordo de cooperação técnica e lançamento do Projeto ASAS buscam preparar empresas para receber e desenvolver trabalhadores com deficiência

Por GEOVANNA BARBOSA redacao.jornal@redebenews.com.br

A inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho portuário foi tema do lançamento do Projeto ASAS, realizado nesta segunda-feira (3), em Santos. Criada pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), em parceria com a Secretaria de Estado dos Direitos da

Pessoa com Deficiência, a iniciativa começou com a participação de 24 empresas e 45 profissionais na primeira turma de um curso de letramento voltado à inclusão.



A proposta do Projeto ASAS, lançado em Santos, foi construída pela Comissão de Recursos Humanos do Sopesp, formada por gestores das empresas associadas

O objetivo é preparar lideranças e equipes para receber, integrar e desenvolver trabalhadores com deficiência de forma efetiva. Além da aula inaugural, realizada na

sede do Sindisan, o evento marcou a assinatura de um acordo de cooperação técnica entre o Sopesp e o Governo do Estado de São Paulo, ampliando a parceria para ações voltadas à empregabilidade inclusiva no setor portuário.

Segundo a responsável por Relações Institucionais do Sopesp, Marcelli Mello, a primeira etapa do projeto foi estruturada para oferecer formação aos profissionais que atuam na gestão de pessoas. “Essa primeira etapa é o letramento, voltado aos operadores portuários. O curso terá seis encontros virtuais e abordará tanto aspectos técnicos quanto práticos, como Lei de Cotas emprego apoiado, questões jurídicas e legislação relacionada ao tema”, afirmou.

De acordo com Marcelli, a capacitação reúne conteúdos que ajudam as empresas a compreender os desafios da inclusão e desenvolver estratégias para tornar os ambientes de trabalho mais preparados. A expectativa é que, em uma próxima fase, a iniciativa seja ampliada com formação aberta ao público interessado em conhecer o setor portuário.

Para o diretor executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, a iniciativa surgiu de uma demanda das empresas associadas, que buscavam orientação para estruturar ambientes mais inclusivos. “São profissionais qualificados, e as empresas também precisam estar preparadas para recebê-los. Esperamos que esse treinamento gere resultados importantes para ampliar a inclusão no setor portuário”, afirmou.

Durante o evento, o secretário de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência, Marcos da Costa, destacou que a contratação de pessoas com deficiência não deve ser vista apenas como cumprimento da legislação, mas como oportunidade de ampliar talentos e tornar as empresas mais modernas. “Estamos falando de profissionais capazes de exercer diversas funções, desde que encontrem um ambiente sem barreiras. Cabe às empresas oferecer condições para que desenvolvam seu potencial”, afirmou.

O secretário lembrou ainda que a pasta mantém o Polo de Empregabilidade Inclusivo da Baixada Santista, que conecta candidatos às empresas e oferece suporte durante todo o processo de contratação. “É muito além de cumprir a Lei de Cotas. Queremos quebrar preconceitos e mostrar que as empresas contratam profissionais, não deficiências”, acrescentou.

Mudança de cultura

A coordenadora do Programa Meu Emprego Inclusivo, Maria Vilma Roberto, responsável pela palestra de abertura, afirmou que um dos principais obstáculos ainda são as barreiras atitudinais. “Por desconhecimento, muitas empresas presumem que a pessoa com deficiência não é qualificada. Nosso trabalho é mostrar o contrário: essas pessoas contribuem para ambientes mais diversos, inovadores e criativos”, disse.

Ela destacou que o programa utiliza a metodologia do emprego apoiado, acompanhando candidato e empresa antes, durante e após a contratação, o que reduz riscos de atitudes capacitistas e fortalece a permanência dos profissionais.

Também presente no evento, a presidente do Conselho Estadual para Assuntos da Pessoa com Deficiência, Ariane Sá, afirmou que o emprego é uma das principais formas de inclusão social. “Quando uma empresa inclui uma pessoa com deficiência, ela ganha diversidade, sensibiliza a equipe e promove uma transformação na cultura organizacional”, afirmou.

Necessidade

A proposta do Projeto ASAS foi construída pela Comissão de Recursos Humanos do Sopesp, formada por gestores das empresas associadas. Segundo o coordenador de Recursos Humanos do TGG, Luiz Fernando Medeiros, a ideia surgiu da necessidade de atuação conjunta entre os profissionais da área.

“O tema era tratado de forma isolada em cada empresa. Hoje conseguimos reunir os RHs para compartilhar experiências, discutir soluções e preparar lideranças para esse processo”, explicou.

Ele destacou que a Lei de Cotas é importante, mas o projeto busca ir além, promovendo desenvolvimento, inclusão e uma gestão de pessoas mais preparada para o futuro.

O secretário municipal de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, afirmou que a iniciativa pode servir de referência para outros setores. “Não basta abrir oportunidades. É preciso preparar quem vai receber esses profissionais. Projetos como o ASAS fazem diferença ao unir poder público e empresas em torno da inclusão e da dignidade”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE CABEDELLO PASSA POR AUDITORIA NACIONAL DE SEGURANÇA

Inspeção nesta semana reúne representantes de seis órgãos públicos para verificar o cumprimento das normas de segurança da instalação portuária na Paraíba

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A inspeção integra o calendário nacional de auditorias de 2026 e tem como objetivo verificar se a instalação portuária atende aos requisitos de segurança pública previstos na legislação

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) iniciou nesta segunda-feira (3) uma auditoria no Porto de Cabedelo, na Paraíba. A inspeção, que segue até sexta-feira (7), integra o calendário nacional de auditorias de 2026 e tem como objetivo verificar se a instalação portuária atende aos

requisitos de segurança pública previstos na legislação.

Os trabalhos serão realizados na Companhia Docas da Paraíba, responsável pela administração do Porto Organizado de Cabedelo, e contarão com a participação de auditores da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis da Paraíba (Cesportos-PB) e da Conportos.

A equipe reúne representantes da Polícia Federal, Marinha do Brasil, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Receita Federal e Secretaria de Segurança Pública da Paraíba. Também participarão técnicos das autoridades portuárias de Paranaguá e de Santos, responsáveis pelo apoio à supervisão da auditoria.

Durante a auditoria, serão avaliados os procedimentos adotados pelo porto para garantir a segurança das operações, incluindo o controle de acesso às áreas portuárias, sistemas de vigilância, proteção

das instalações, gerenciamento de riscos e medidas de prevenção a ilícitos, em conformidade com as normas da Conportos.

As auditorias fazem parte do processo periódico de fiscalização da comissão, responsável por acompanhar a implementação das medidas de segurança nos portos organizados e terminais aquaviários brasileiros. A iniciativa busca assegurar que as instalações mantenham os padrões exigidos para a proteção da infraestrutura portuária, das cargas e das operações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE FORTALEZA MOVIMENTA 2,59 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º SEMESTRE

Resultado ficou 10,06% acima do registrado no mesmo período de 2025; porto também projeta alta de 70% na temporada de cruzeiros 2026/2027

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



A meta institucional da Companhia Docas do Ceará para 2026 é que o Porto de Fortaleza movimente 5.083.000 toneladas, crescimento de 2,51% em relação ao ano anterior

O Porto de Fortaleza encerrou o primeiro semestre de 2026 com a movimentação de 2.589.359 toneladas de cargas, volume 10,06% superior ao registrado no mesmo período do ano passado. O desempenho também ficou 6,87% acima da meta estabelecida pela Companhia Docas do Ceará (CDC) para os seis primeiros meses, reforçando a expectativa de crescimento ao longo do ano.

Segundo o diretor-presidente da CDC, Quintino Vieira, o resultado demonstra o fortalecimento da competitividade e da capacidade operacional do porto. “O resultado alcançado superou nossa projeção em 6,87%, evidenciando o avanço da competitividade e da operação do Porto de Fortaleza”, afirmou.

A meta institucional para 2026 é movimentar 5.083.000 toneladas, crescimento de 2,51% em relação ao ano anterior. Com o desempenho do primeiro semestre, a expectativa é encerrar o ano acima do planejado.

O avanço foi impulsionado por diferentes segmentos. A carga geral cresceu 30,14%, puxada principalmente por equipamentos destinados ao setor eólico, como pás e máquinas. Os contêineres avançaram 14,57%, os grãos sólidos agrícolas aumentaram 9,93%, os grãos líquidos cresceram 7,63% e os grãos sólidos minerais tiveram alta de 1,40%, segmento que registrou recorde mensal em maio.

Os grãos líquidos representam 48,4% da movimentação total, com destaque para diesel, gasolina, gás liquefeito de petróleo (GLP) e querosene de aviação (QAV). Já os grãos sólidos respondem por 36,3%, divididos entre produtos agrícolas e minerais.

Entre os produtos, o trigo segue como um dos principais destaques. Segundo Vieira, o Porto de Fortaleza movimenta cerca de 1,2 milhão de toneladas do cereal por ano, consolidando-se como o maior porto brasileiro nesse segmento, impulsionado pela presença de três grandes moinhos na área portuária.

O trigo chega principalmente da Argentina, via portos de Rosário, San Lorenzo e San Pedro. O coque de petróleo é importado dos Estados Unidos e da Colômbia, enquanto os combustíveis vêm do México e de países do Caribe. Nas exportações, frutas destinadas ao Porto de Roterdã, na Holanda, e a outros mercados europeus estão entre os principais embarques.



A CDC também projeta crescimento no segundo semestre com o início de uma nova linha de cabotagem operada pelo grupo CMA CGM em parceria com a Mercosul Line, implantada em abril.

Expansão da infraestrutura

Para sustentar o crescimento, a CDC planeja ampliar a infraestrutura nos próximos cinco anos, com o arrendamento de três novos terminais — dois voltados a grãos sólidos minerais e um para contêineres e carga geral.

Estudos conduzidos pela Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico e Engenharia da Universidade de São Paulo (USP) permitiram ampliar o calado operacional do Canal Oeste de 8 para 11,75 metros, independentemente da maré. A largura do canal também foi ampliada de 160 para 220 metros.

Além disso, foi identificado um novo acesso natural, o Canal Norte-Sul, com profundidade de até 12 metros. Ambos passam por atualização cartográfica junto à Marinha do Brasil.

“Em uma segunda etapa, o complexo contará com dois canais de acesso, fortalecendo a competitividade logística e criando melhores condições para expansão das operações”, afirmou Vieira.

Apesar dos investimentos, o diretor destacou que a localização impõe limitações à expansão física.

“O Porto de Fortaleza é um porto-cidade, o que naturalmente limita sua expansão. Por isso, a estratégia está baseada na otimização da infraestrutura existente, modernização operacional e atração de investimentos privados”, explicou.

Cruzeiros devem crescer 70%

Além das cargas, a CDC projeta crescimento na atividade turística. A expectativa é receber nove escalas de cruzeiros na temporada 2026/2027, entre outubro e abril — alta de 70% em relação às cinco escalas da temporada anterior.

A previsão é que cerca de 14 mil passageiros passem pelo Terminal Marítimo de Passageiros no período.

Para atender à demanda, a concessionária ABA Infra concluiu a requalificação do acesso viário ao terminal, com investimento de R\$ 6 milhões. A CDC também executa a modernização da iluminação em LED e a ampliação do videomonitoramento em toda a área portuária.

Segundo Vieira, a infraestrutura já comporta navios de grande porte. O desafio agora é ampliar a competitividade de Fortaleza como destino em roteiros nacionais e internacionais de cruzeiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

TRANSPORTES - AEROPORTOS - REGIÃO NORTE SUPERA 100 MIL PASSAGEIROS INTERNACIONAIS PELA 1ª PRIMEIRA VEZ

Aeroportos da região embarcaram 103,8 mil viajantes em voos internacionais no primeiro semestre de 2026, crescimento de 30,7% sobre igual período de 2025

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A aviação internacional na Região Norte registrou o melhor desempenho de sua série histórica 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. Pela primeira vez, o volume semestral ultrapassou a marca de 100 mil viajantes internacionais, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).



O avanço dos aeroportos da Região Norte no mercado internacional foi impulsionado principalmente pelas conexões com países da América Latina e da América Central

Considerando também os voos domésticos, a movimentação aérea regional alcançou 2.773.145 passageiros no período, alta de 0,3% na comparação com os seis primeiros meses de 2025 e o melhor resultado registrado na última década.

O avanço do mercado internacional foi impulsionado principalmente pelas conexões com países da América Latina e da América Central. A Colômbia liderou a participação entre os destinos internacionais da região, com 25% dos embarques, seguida por Panamá (23,8%), Portugal (19,5%), Estados Unidos (13,7%) e Suriname (12,8%).

O resultado reforça a posição estratégica da Região Norte como corredor de integração aérea entre o Brasil e mercados internacionais próximos, especialmente países sul-americanos e centro-americanos.

No segmento doméstico, os aeroportos nortistas registraram 2.669.277 passageiros embarcados no primeiro semestre, mantendo volume praticamente estável em relação ao mesmo período de 2025. Em junho, a movimentação total, considerando voos nacionais e internacionais, chegou a 476.026 passageiros, queda de 5,6% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

Belém

Entre os aeroportos da Região Norte, Belém apresentou o maior volume de passageiros no primeiro semestre de 2026, com 960.854 embarques. O aeroporto da capital paraense foi seguido por Manaus, com 756.146 passageiros, e Palmas, com 179 mil.

Na sequência aparecem os aeroportos de Macapá, com 155.359 passageiros, e Porto Velho, com 139.285. Outros terminais também registraram movimentação relevante no período, como Santarém (116.657), Boa Vista (96.730), Rio Branco (89.979) e Marabá (86.183).

Os números mostram a importância da infraestrutura aeroportuária para a integração regional, conectando capitais e municípios do interior da Amazônia e garantindo a circulação de passageiros em uma região marcada por grandes distâncias e desafios logísticos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

TRANSPORTES - AEROPORTOS - ANAC PROMOVE ROADSHOW SOBRE REPACTUAÇÃO DA CONCESSÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA

Evento reuniu potenciais interessados para apresentar o Procedimento Competitivo de Repactuação e reforçar a participação na consulta pública aberta até 7 de agosto

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) sediou, nos dias 27 e 28 de julho, em Brasília (DF), o Roadshow do Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek, feito em conjunto com o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e a Secretaria de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos (SAC/ MPor).

O encontro apresentou ao mercado os principais aspectos do Procedimento Competitivo de Repactuação (PCR) do contrato de concessão do aeroporto e reforçou a importância da participação na Consulta Pública nº 10/2026, aberta até 7 de agosto.

O evento teve como objetivo esclarecer dúvidas de potenciais interessados no projeto e estimular o envio de contribuições ao processo de consulta pública, etapa que antecede a formalização do procedimento competitivo.

As reuniões em formato presencial e on-line reuniram sete grupos inscritos no roadshow. Os encontros foram conduzidos com a participação institucional do PPI, da SAC/MPor e da Anac, representada pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA) e suas gerências técnicas.

O processo de estruturação do PCR do contrato de concessão do Aeroporto de Brasília segue com ações de diálogo com o mercado e de esclarecimento de dúvidas de potenciais interessados.

Consulta pública

A Consulta Pública nº 10/2026 seguirá aberta para recebimento de contribuições até o dia 7 de agosto de 2026. A participação dos agentes de mercado é considerada etapa relevante do processo de construção do Procedimento Competitivo de Repactuação, contribuindo para o aprimoramento técnico da proposta antes de sua formalização.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - EVE REALIZA PRIMEIRO VOO DE TRANSIÇÃO COM PROTÓTIPO DE EVTOL

Teste marca avanço no desenvolvimento da aeronave elétrica da subsidiária da Embraer, com ativação da hélice propulsora traseira durante voo realizado nos EUA

Do Estadão Conteúdo



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

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 (EUA).

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.

“Este primeiro voo de transição parcial é um marco importante na trajetória de desenvolvimento da Eve”, afirma Johann Bordais, 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - BNDES FINANCIA EXPORTAÇÃO DE ATÉ 19 JATOS DA EMBRAER PARA O CANADÁ

Do Estadão Conteúdo

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 Garantidos 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.

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”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - LEILÃO DA VIA BRASIL BR-163 SERÁ REALIZADO EM 12 DE NOVEMBRO

Vencedor assumirá a operação de 1.009 quilômetros das BR-163 e BR-230, em Mato Grosso e Pará, por meio da transferência do controle acionário da concessionária

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O edital do leilão da Via Brasil foi publicado em 21 de julho e estabelece que as propostas deverão ser entregues até 9 de novembro, três dias antes da realização da disputa

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) definiu para 12 de novembro o leilão de transferência do controle acionário da concessionária Via Brasil BR-163, responsável pela administração de 1.009 quilômetros das rodovias BR-163 e BR-230, entre Mato Grosso e Pará. O certame será o quarto do calendário de concessões rodoviárias da agência em

2026 e prevê mais de R\$ 14 bilhões em investimentos ao longo do contrato repactuado.

Diferentemente de uma nova concessão, a operação consiste na venda de 100% das ações da atual concessionária. Com isso, o vencedor assumirá integralmente a operação da malha, além das obrigações contratuais relativas à manutenção, ampliação da capacidade e execução dos investimentos previstos na repactuação.

O edital do leilão foi publicado em 21 de julho e estabelece que as propostas deverão ser entregues até 9 de novembro, três dias antes da realização da disputa. Segundo a ANTT, a modelagem foi estruturada para garantir a continuidade da prestação dos serviços e assegurar a execução das obras e melhorias previstas para o corredor rodoviário.

Como parte da preparação para o certame, a agência abriu o chamado Data Room do projeto, ambiente eletrônico que reúne informações técnicas, operacionais, financeiras e contratuais da concessionária e da concessão. O objetivo é permitir que potenciais interessados realizem diligências e avaliações antes da apresentação das propostas.

O acesso ao Data Room é gratuito, mas condicionado à assinatura de um termo de confidencialidade, conforme as regras estabelecidas no Manual de Diligência Prévia, documento que integra o edital. De acordo com a ANTT, a disponibilização desse ambiente faz parte dos procedimentos adotados em processos de transferência de controle de concessões reestruturadas e busca garantir transparência e isonomia entre os participantes.

A concessão compreende um dos principais corredores logísticos do país. Além de atender ao deslocamento entre municípios de Mato Grosso e do Pará, a BR-163 desempenha papel estratégico no escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste em direção aos portos da Região Norte, concentrando intenso fluxo de veículos de carga.

O contrato repactuado prevê a execução de obras de recuperação e manutenção da infraestrutura existente, ampliação da capacidade das rodovias, melhorias operacionais e ações voltadas ao atendimento dos usuários. Após a conclusão do leilão, caberá à ANTT acompanhar a transferência do controle acionário e fiscalizar o cumprimento das obrigações assumidas pelo novo controlador, incluindo cronogramas de investimentos, execução dos projetos e indicadores de qualidade e segurança.

Calendário

O leilão da Via Brasil BR163 dará sequência ao calendário de concessões rodoviárias da agência em 2026. Até o momento, já foram realizados três certames: o da Rotas Gerais, que reúne trechos das BR-116 e BR-251, em Minas Gerais; o da Rota dos Sertões, formada por segmentos das BR-116 e BR-324, na Bahia e em Pernambuco; e o da continuidade da concessão da Rodovia Régis Bittencourt, na BR-116, entre São Paulo e Paraná, realizado em 23 de julho.

Juntos, esses três projetos abrangem aproximadamente 1.100 quilômetros de rodovias e preveem investimentos próximos de R\$ 32 bilhões, destinados a obras de duplicação, recuperação de pavimento, ampliação da capacidade e melhorias operacionais.

Além das concessões rodoviárias, a carteira de projetos da ANTT para 2026 inclui empreendimentos ferroviários que seguem em diferentes fases de estruturação. Entre eles estão o Corredor Minas–Rio, o Anel Ferroviário Sudeste e a EF118, atualmente em análise técnica e tramitação no Tribunal de Contas da União (TCU). Também fazem parte da carteira a Ferrogrão e o Corredor Leste–Oeste, formado pela Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) e pela Ferrovia de Integração Oeste–Leste (Fiol).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - PROJETO PROPÕE INCLUSÃO DE IMIGRANTES PARA REDUZIR FALTA DE MOTORISTAS

Iniciativa desenvolvida no ITL apresenta metodologia para recrutar, capacitar e reter refugiados e imigrantes no transporte rodoviário

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



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

A falta de motoristas profissionais continua sendo um dos principais desafios do transporte rodoviário brasileiro e levou ao desenvolvimento do projeto Rotas de Inclusão, iniciativa que propõe uma metodologia estruturada para recrutar, capacitar e reter imigrantes e refugiados como motoristas e profissionais de áreas operacionais. Elaborado por executivos da especialização em Gestão de Negócios do Instituto de Transporte e Logística (ITL), o programa busca transformar ações isoladas de contratação em uma política permanente de gestão de pessoas, contribuindo para ampliar a oferta de mão de obra qualificada no setor.

O projeto foi desenvolvido por participantes da 71ª turma da Especialização em Gestão de Negócios, curso integrante do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, coordenado pelo ITL, promovido pelo Sest Senat e ministrado pela Fundação Dom Cabral (FDC). Participaram da elaboração Jacqueline Queiroz, gerente de SESMT da Rodonaves; Carlos Lacerda, diretor executivo da Opção JCA; Bruno da Silva Santos, supervisor de Logística da LP Guizilim; Cibeles Thais Telles, coordenadora de Controladoria da JCA; e Wagner Militani da Silva, gerente operacional da Suzantur.

A proposta surgiu a partir da constatação de que muitas empresas já empregam imigrantes e refugiados em atividades operacionais, mas, na maioria dos casos, sem um processo estruturado de acolhimento, capacitação e acompanhamento.

Segundo Jacqueline Queiroz, essa ausência de uma política específica dificulta tanto a integração quanto a permanência desses profissionais nas empresas.

“Falta um programa de acolhimento, capacitação e acompanhamento. Isso dificulta a retenção desses profissionais e limita o potencial de contribuição que eles podem oferecer ao setor”, afirma.

De acordo com ela, o grupo identificou a oportunidade de estruturar um modelo voltado especificamente ao transporte rodoviário e urbano em um momento em que a escassez de profissionais se tornou um dos principais gargalos do setor.



“Identificamos a oportunidade de estruturar um programa voltado para esse público em um momento em que o setor enfrenta uma escassez significativa de profissionais e pode se beneficiar diretamente dessa força de trabalho”, destaca.

A metodologia proposta pelo Rotas de Inclusão está organizada em quatro etapas. A primeira contempla o recrutamento dos candidatos e a regularização da documentação necessária para contratação. Em seguida, o programa prevê a capacitação técnica, o ensino da língua portuguesa e ações de sensibilização das equipes para facilitar a integração dos novos profissionais ao ambiente de trabalho.

A terceira etapa é dedicada à mentoria e à integração cultural, com acompanhamento dos trabalhadores durante o processo de adaptação às atividades e à rotina das empresas. Por fim, o modelo estabelece uma fase permanente de avaliação, baseada em indicadores de desempenho que permitem monitorar os resultados obtidos e aperfeiçoar continuamente a iniciativa.

Além da metodologia, o guia reúne um conjunto de ferramentas para facilitar sua adoção pelas transportadoras. Entre os materiais disponíveis estão modelos de plano de ação no formato 5W2H, checklists de conformidade legal, kits de integração para novos colaboradores e painéis de indicadores que podem ser adaptados às diferentes realidades das empresas.

O projeto também recomenda a formação de parcerias com organizações de acolhimento de imigrantes e refugiados, instituições de formação de motoristas e órgãos públicos, com o objetivo de agilizar a regularização documental, ampliar a qualificação profissional e facilitar a inserção desses trabalhadores no mercado.

Retorno Social

Outro diferencial da iniciativa é a utilização do conceito de Retorno Social sobre o Investimento (SROI), metodologia que busca mensurar não apenas os resultados para as empresas, mas também os impactos gerados para os trabalhadores, suas famílias, as comunidades e o poder público. O material também identifica riscos operacionais, como barreiras linguísticas e atrasos na regularização documental, propondo medidas para reduzir esses obstáculos durante a implementação do programa.

Para o diretor executivo do ITL, João Victor Mendes, o projeto demonstra o papel da especialização na construção de soluções aplicáveis aos desafios enfrentados pelo setor de transporte.

“Nosso objetivo é conectar teoria e prática para gerar resultados concretos. O Rotas de Inclusão transforma conhecimento em uma metodologia capaz de ajudar as empresas a enfrentar a escassez de mão de obra, fortalecer sua competitividade e contribuir para um transporte mais eficiente”, afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - ANTT CONCLUI CICLO DE AUDIÊNCIAS SOBRE CONCESSÃO DA MALHA SUL

Debates realizados em quatro capitais reuniram 665 participantes e vão subsidiar a modelagem do projeto ferroviário; contribuições seguem abertas até 10 de agosto

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) concluiu, nesta sexta-feira (31), o ciclo de sessões da Audiência Pública nº 11/2026, destinada à discussão da futura concessão da Malha Sul, composta pelos corredores ferroviários Paraná–Santa Catarina, Rio Grande e Mercosul. As quatro reuniões ocorreram ao longo do mês de julho, em Brasília (16/7), Curitiba (27/7), Porto Alegre (29/7) e Florianópolis (31/7).

A ampla participação nas quatro sessões reforçou a importância do debate para o setor ferroviário brasileiro. Ao todo, as audiências reuniram 665 participantes presenciais e contabilizaram 249 inscritos para manifestações, consolidando o processo de participação social como uma etapa essencial para o aperfeiçoamento do projeto de concessão.



A proposta de concessão da Malha Sul prevê investimentos para restaurar esses trechos, aumentar a resiliência da infraestrutura e garantir maior confiabilidade às operações

A realização desta etapa das audiências públicas tem como objetivo receber sugestões e contribuições para as minutas do edital e do contrato de concessão da prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas, associado à exploração da infraestrutura das ferrovias que compõem os três corredores estruturantes da Malha Sul.

Os corredores possuem papel estratégico para a logística nacional ao conectar importantes polos produtores e consumidores dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul aos principais portos da região, como Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS).

Além da importância logística, o projeto busca modernizar uma malha ferroviária historicamente concebida para a proteção das fronteiras, a consolidação territorial e a integração socioeconômica do país, adequando-a às atuais demandas do transporte de cargas e da infraestrutura nacional.

Outro aspecto relevante é a recuperação da infraestrutura ferroviária afetada pelos eventos climáticos extremos que atingiram o Rio Grande do Sul. Mais de 432 quilômetros da malha foram diretamente impactados, comprometendo um dos principais eixos de ligação entre o centro do estado e Santa Catarina.

A proposta de concessão prevê investimentos para restaurar esses trechos, aumentar a resiliência da infraestrutura e garantir maior confiabilidade às operações.

Participação

A primeira sessão foi realizada em Brasília, no dia 16 de julho, e reuniu 49 participantes presenciais. Na ocasião, foram registrados seis inscritos para manifestação oral presencial e 66 para manifestação oral virtual.

A segunda sessão ocorreu em Curitiba, no dia 27 de julho, com a participação de 212 pessoas e 75 inscritos para as manifestações.

Em Porto Alegre, no dia 29 de julho, a audiência contou com 178 participantes presenciais e 50 inscritos para manifestações.

O ciclo foi encerrado em Florianópolis, no dia 31 de julho, com 226 participantes presenciais e 52 inscritos para manifestações.



As contribuições recebidas durante a Audiência Pública serão analisadas pela ANTT e poderão subsidiar o aprimoramento da modelagem antes da publicação definitiva do edital. O período para envio de contribuições permanece aberto até 10 de agosto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - PROJETO PREVÊ RETOMADA DE FERROVIA DESATIVADA HÁ MAIS DE 30 ANOS EM SC

Pedido em análise na ANTT prevê recuperação de 368 quilômetros para transporte de cargas e turismo ferroviário em Santa Catarina

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) analisa um pedido para reativar os 368 quilômetros da ferrovia que liga Mafra a Caçador, em Santa Catarina. O trecho está desativado há mais de três décadas.

A proposta foi apresentada pelo Consórcio de Desenvolvimento Econômico do Planalto Norte (Codeplan), que pretende recuperar a linha por meio de parceria entre o poder público e a iniciativa privada. O processo já foi protocolado e aguarda análise técnica da agência.

O projeto prevê a utilização da ferrovia principalmente para o transporte de cargas, com foco no fortalecimento da logística regional, na redução de custos e no aumento da competitividade das empresas. Entre as estruturas previstas está a implantação de um terminal de cargas (porto seco) para apoio ao armazenamento e escoamento da produção.

Segundo o Codeplan, a proposta prioriza a recuperação da infraestrutura existente, sem alterações relevantes no traçado. A estratégia busca reduzir o custo das obras e acelerar a retomada das operações.

Antes de eventual autorização, será necessário elaborar o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), que deverá indicar investimentos, prazos, modelo de operação e potencial de movimentação de cargas.

Além do uso logístico, o projeto prevê a recuperação de estações ferroviárias em municípios como Mafra, Porto União, Irineópolis, Canoinhas e Três Barras, com possibilidade de uso turístico.

A ferrovia foi construída no início do século XX e integrou o contexto da Guerra do Contestado (1912–1916). O trecho também ficou de fora da futura concessão da Malha Sul, prevista para leilão em 2027.

O Codeplan busca viabilizar a reativação com base no Marco Legal das Ferrovias, em modelo independente. Caso avance, o projeto poderá ampliar a capacidade logística do estado e fomentar o turismo ferroviário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS DESCOBRE GÁS EM POÇO NA MARGEM EQUATORIAL DA COLÔMBIA

A concentração de gás fica no poço exploratório Sandia-1. Descoberta reforça o potencial de gás no offshore colombiano, segundo informou a companhia

Da Agência Brasil

A Petrobras anunciou nesta segunda-feira (3) a descoberta de um poço de gás em uma área de grande potencial em águas profundas na Colômbia. A concentração de gás fica no poço exploratório Sandia-1, no bloco GUA-OFF-0, na Bacia de Guajira.



A Petrobras atua na exploração e produção de petróleo e gás na Colômbia por meio da subsidiária Petrobras International Braspetro B.V – Sucursal Colômbia (PIB-COL)

Sandia-1 fica a 42 quilômetros (km) da costa, a uma lâmina d'água (distância entre a superfície do mar e o leito marinho) de 1.251 metros. O poço fica a 70,7 km da cidade de Santa Marta. A companhia já tinha descoberto reservatórios de grande potencial próximos à nova localização. Sandia-1 fica a 18 km do poço Sirius-1 e 9 km do poço Copoazu-1.

A perfuração do poço foi iniciada em 12 de junho e alcançou a profundidade final na última quarta-feira (29).

A Petrobras atua na exploração e produção de petróleo e gás na Colômbia por meio da subsidiária Petrobras International Braspetro B.V – Sucursal Colômbia (PIB-COL). A exploração na Bacia de Guajira é feita em consórcio com a estatal colombiana Ecopetrol. Os colombianos detêm 55,56% do consórcio, e os brasileiros, 44,44%. Apesar de minoritária, a Petrobras é a operadora da exploração no bloco.

De acordo com a companhia, a descoberta “reforça o potencial de gás no offshore [no mar] colombiano, agregando volumes que irão contribuir para a segurança energética da região”. A Petrobras explicou que o gás encontrado está sendo avaliado detalhadamente “por meio de perfis de poço e serão caracterizados por análises laboratoriais”.

Ainda segundo a estatal brasileira, a atuação no litoral colombiano está alinhada à estratégia de longo prazo da companhia, buscando a recomposição das reservas de petróleo e gás por meio de exploração de novas fronteiras e atuação em parceria com outras empresas, “contribuindo para o atendimento à demanda global de energia durante a transição energética”.

A Bacia de Guajira pode ser entendida como parte da margem equatorial, como afirmou a diretora de Exploração e Produção da Petrobras, Sylvia Anjos, em 5 de dezembro de 2024. Na ocasião, a estatal informou ter descoberto na região o maior reservatório de gás natural da história do país vizinho.

Apesar do grande volume de gás, a estatal brasileira afirmou, também na ocasião, que o destino da produção seria para o mercado de gás colombiano, devido à grande demanda do país.

Margem equatorial

Aqui no Brasil, a Petrobras obteve licença do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), autarquia vinculada ao Ministério do Meio Ambiente, para exploração de petróleo na margem equatorial, em outubro do ano passado.

A região é considerada de grande potencial, sendo apelidada de “novo pré-sal”. No entanto, ambientalistas lançam preocupação sobre impactos da exploração no meio ambiente.

Além de na Colômbia e no Brasil, a Petrobras atua na produção de petróleo em outros países. Na África, a estatal opera na Namíbia, São Tomé e Príncipe e África do Sul. Nas Américas, a empresa está presente na Bolívia, Argentina e Estados Unidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS SOBE 4,3%

De acordo com a ANP, a região do pré-sal foi responsável por 82% da produção total no mês de junho

Da Estação Conteúdo

A produção de petróleo e gás natural subiu 4,3% no Brasil em junho contra maio, para 5,842 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed), conforme havia antecipado o Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado.

A região do pré-sal foi responsável por 82% da produção total, ou 4,788 milhões de boed, segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

A produção de petróleo ficou em 4,475 milhões de barris por dia (bpd), alta de 4% em relação ao mês anterior. Já a produção de gás natural subiu 5,5%, para 217,3 milhões de metros cúbicos diários (m³/d).

Em junho, o aproveitamento de gás natural foi de 97%. Foram disponibilizados ao mercado 64,36 milhões de m³/d e a queima foi de 6,63 milhões de m³/d. Houve aumento de 12,9% na queima, em relação ao mês anterior, e de 10,1% na comparação com junho de 2025.

“O aumento da queima se deve, principalmente, ao comissionamento da plataforma P-79, no campo de Búzios”, informou a ANP.

A Petrobras produziu em junho 3,437 milhões de boed, 3,2% na comparação com maio, sendo 2,618 milhões de bpd de petróleo e 130,2 milhões de m³/d de gás natural.

No mês, os campos marítimos produziram 98,1% do petróleo e 87,6% do gás natural. Os campos operados pela Petrobras, sozinha ou em consórcio com outras empresas, foram responsáveis por 87,08% do total produzido. A produção teve origem em 6.579 poços, sendo 608 marítimos e 5.971 terrestres.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

MINERAÇÃO - EQUINOX GOLD CONCLUI FUSÃO COM A ORLA MINING E CRIA NOVA GIGANTE DO OURO

Companhia combinada terá produção inicial de 1,1 milhão de onças por ano, anuncia mudanças na liderança e projeta expansão para superar 1,9 milhão de onças anuais,,

Da Agência Minera Brasil



Segundo a Equinox Gold, a combinação reúne minas em operação, projetos de crescimento considerados estratégicos, geração de caixa e equipes técnicas das duas empresas

A Equinox Gold concluiu na última sexta-feira (31) a fusão com a Orla Mining, oficializando a criação de uma nova gigante do ouro da América do Norte. Segundo a mineradora, a companhia combinada deverá produzir aproximadamente 1,1 milhão de onças de ouro por ano, com potencial para superar 1,9 milhão de onças anuais à medida que seus projetos de expansão na América do Norte avancem.

Além da conclusão da operação, a empresa anunciou mudanças em sua governança e na liderança executiva. Ross Beaty deixou a presidência do conselho de administração e assumiu as funções de presidente emérito e conselheiro especial, enquanto Chuck Jeannes passou a ocupar a presidência do colegiado. Também foi confirmada a aposentadoria do atual presidente-executivo (CEO), Darren Hall, prevista para 31 de outubro, quando Jason Simpson assumirá o comando da companhia.



De acordo com a Equinox Gold, a combinação reúne minas em operação, projetos de crescimento considerados estratégicos, geração de caixa e equipes técnicas das duas empresas, fortalecendo sua posição no mercado norte-americano de ouro.

Ao anunciar sua saída da presidência do conselho, Ross Beaty afirmou que a fusão representa a concretização de um projeto iniciado há pouco mais de oito anos.

“Quando fundamos a Equinox Gold, nosso objetivo era construir uma empresa que se tornasse uma das principais produtoras de ouro. É muito gratificante ver essa visão se concretizar com a combinação com a Orla, que posiciona a Equinox Gold como uma mineradora sênior com enorme potencial de crescimento”, disse.

Beaty afirmou que continuará contribuindo para a companhia na condição de conselheiro especial e agradeceu a diretores, funcionários, acionistas e comunidades onde a empresa atua.

Continuidade

O novo presidente do conselho, Chuck Jeannes, afirmou que a conclusão da fusão inaugura um novo ciclo para a empresa e destacou a necessidade de estabilidade na liderança para aproveitar as oportunidades criadas pela operação.

Segundo ele, mais de 60% da produção da companhia virá de três minas de longa vida útil localizadas no Canadá, complementadas por outras operações e projetos de expansão.

Jeannes também confirmou que Darren Hall deixará a presidência-executiva em 31 de outubro e que, durante os próximos três meses, trabalhará em conjunto com Jason Simpson para garantir uma transição gradual.

“Após o extraordinário crescimento alcançado pela Equinox Gold e a conclusão desta combinação transformacional, é essencial que a empresa entre em sua próxima fase com uma equipe de liderança comprometida com sua estratégia de longo prazo”, afirmou.

“Tenho plena confiança na capacidade de Jason de liderar a Equinox Gold neste novo capítulo. Ele reúne liderança, disciplina, ambição e experiência para aproveitar as oportunidades que temos pela frente.”

CEO deixará cargo

O atual CEO, Darren Hall, classificou a construção da Equinox Gold como o principal projeto de sua carreira e disse considerar este o momento adequado para a sucessão.

“Construir a Equinox Gold até se tornar uma produtora sênior foi o privilégio da minha carreira. Tenho confiança de que Jason conduzirá a empresa em uma fase excepcional de crescimento. Deixo a companhia sabendo que ela está em ótimas mãos”, afirmou.

Segundo a Equinox Gold, informações adicionais sobre os benefícios financeiros da fusão e as projeções consolidadas para 2026 serão divulgadas em 5 de agosto, juntamente com os resultados financeiros e operacionais do segundo trimestre.

A empresa informou ainda que pretende retirar as ações da Orla Mining das bolsas de Toronto (TSX) e NYSE American, além de encerrar o status da companhia como emissora de informações ao mercado, concluindo o processo de incorporação da mineradora.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

URBANISMO - OPINIÃO - INFRAESTRUTURA - MOBILIDADE EM CRISE E O ABANDONO DO ESPAÇO URBANO



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

opinioao@portalbenews.com.br

A mediação realizada pelo mercado, muito característica do debate público brasileiro, tem levado a conclusões que apontam a necessidade de constante lucro nas ações que são tomadas pela sociedade, tanto na esfera privada como na vida pública. Assim, os ambientes urbanos nacionais têm se transformado em áreas frequentemente abandonadas, quando não há o elemento mercantil. O espaço tem sido abandonado, com lixo, calçadas descuidadas ou ausentes e um serviço sofrível de transporte público.

Vivemos nas cidades e os novos setores de atividades que são criados, como a distribuição de internet ou televisão por cabo tem espalhado estruturas de fios embolados nos postes de todos os lugares. Os espaços já eram mercadorias da indústria da construção civil e agora temos um espaço público de calçadas abandonadas ou ausentes e o transporte público que não evolui em sua perspectiva da mobilidade urbana, salvo em raras exceções.

Os olhares não são para as vocações ou para as oportunidades e, mesmo assim, a produtividade nacional não parece avançar. Em paralelo ao cenário, a produção de motocicletas segue em disparada. Já são mais de 2 milhões de motocicletas produzidas ao ano, quando eram cerca de 1,2 milhões em 2021. Temos certamente motivos para celebrar o crescimento da produção industrial deste produto. Todavia, precisamos também considerar a precarização do transporte e da mobilidade urbana.

Desde 2025 já se emplacam mais motocicletas do que automóveis no Brasil. Em 2019 era menos da metade dos automóveis. Esta modificação se dá por uma soma de fatores, como fácil alternativa para a mobilidade ágil, ferramenta de trabalho, facilidade de acesso ao crédito ou a economia de combustível por quilômetro. Esta mudança da dinâmica do movimento urbano precisará ser considerada, pois as cidades começam a ter uma mudança estrutural na forma como o movimento urbano acontece, com um desrespeito crescente nas regras básicas do trânsito, como sentido das vias, velocidade ou a exclusividade das calçadas para os pedestres.

Há uma crise urbana nas cidades e as motocicletas são um dos sinalizadores da crise. O movimento urbano não ganhou a agilidade da Internet ou da economia dos empregos por aplicativos. O espaço urbano, como um ambiente civilizado, vem sendo degradado, pois os municípios têm feito um caminho na direção oposta ao cidadão, apesar dos esforços reguladores dos marcos da mobilidade urbana. O olhar central segue distante do cidadão e da mobilidade ativa, onde predomina o movimento a pé ou por bicicleta, salvo em raras exceções. A pressa é a norma e, para isso, a moto é uma das saídas.

Precisamos encontrar novamente o espaço público como um espaço para as pessoas, sob o risco de perdermos as conquistas civilizatórias que já tivemos. As cidades que se reproduzem por uma ótica unicamente voltada para os interesses do capital vão seguir a produzir periferias sem Estado e cheias de conflitos, onde as regras civilizatórias se perdem. A mobilidade ativa e o espaço público para uma vida em sociedade poderiam voltar para o centro do debate na eleição presidencial ou dos governos estaduais, mas a opção é um afastamento das pautas nacionais e dos cidadãos e uma volta para questões de amor e ódio. Precisamos nos reencontrar com o mundo que nos cerca, pois vivemos mais no ambiente real do que no virtual, apesar de nem sempre termos esta sensação mental.

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

HÁ UMA CRISE URBANA NAS CIDADES E AS MOTOCICLETAS SÃO UM DOS SINALIZADORES DA CRISE. O MOVIMENTO URBANO NÃO GANHOU A AGILIDADE DA INTERNET OU DA ECONOMIA DOS EMPREGOS

POR APLICATIVOS. O ESPAÇO URBANO, COMO UM AMBIENTE CIVILIZADO, VEM SENDO DEGRADADO, POIS OS MUNICÍPIOS TÊM FEITO UM CAMINHO NA DIREÇÃO OPOSTA AO CIDADÃO, APESAR DOS ESFORÇOS REGULADORES DOS MARCOS DA MOBILIDADE URBANA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

FINANÇAS - COPOM SE REÚNE PARA DEFINIR TAXA DE JUROS COM PROJEÇÕES DE CORTES

Encontro ocorre nesta terça e quarta em meio às expectativas do mercado financeiro para redução da Selic, atualmente em 14,25% ao ano

Da Agência Brasil



A expectativa é de que o Comitê de Política Monetária do Banco Central corte mais 0,25% da taxa básica de juros

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) inicia nesta terça-feira (4) a quinta reunião de 2026, em meio às projeções do mercado financeiro para novos cortes nos juros e redução das expectativas sobre a inflação.

A decisão sobre a Taxa Selic será anunciada na noite de quarta-feira (5), depois de dois dias de discussões acerca do cenário econômico nacional e internacional.

A Selic está em 14,25% ao ano – menor patamar registrado em 2026, após três reduções consecutivas de 0,25 ponto percentual promovidas pelo Copom nas reuniões de março, abril e junho.

Na véspera do encontro, o Boletim Focus divulgado nesta segunda-feira (3) mostrou mudança nas expectativas do mercado financeiro. A mediana das projeções para a Selic ao fim de 2026 caiu de 14% para 13,75%, após cinco semanas de estabilidade.

As projeções do mercado, portanto, sugerem que o Banco Central promova pelo menos um ou dois novos cortes até o final do ano.

Boletim Focus

Pela quinta semana consecutiva, os analistas consultados pelo BC para a elaboração do boletim reduziram a projeção para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA, considerado a inflação oficial do país) para o ano. A estimativa passou de 5,12% para 5,03%.

Apesar da melhora, a projeção continua acima do teto da meta contínua de inflação perseguida pelo Banco Central. Definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), a meta é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Assim, o limite superior é de 4,5%.

Taxa Selic

A taxa básica de juros é usada nas negociações de títulos públicos emitidos pelo Tesouro Nacional e serve de referência para as demais taxas da economia. O índice é o principal instrumento do Banco Central para manter a inflação sob controle.

Quando o Copom aumenta a taxa básica de juros, a finalidade é conter a demanda aquecida. Juros mais altos encarecem o crédito, estimulam a poupança e reduzem pressões sobre os preços.



Por outro lado, taxas mais elevadas também podem dificultar a expansão da economia. Além da Selic, os bancos consideram fatores como risco de inadimplência, custos administrativos e margem de lucro ao definir os juros cobrados dos consumidores.

Quando a Selic é reduzida, a tendência é de crédito mais barato, o que favorece consumo e investimentos e estimula a atividade econômica.

O Copom reúne-se a cada 45 dias. No primeiro dia do encontro, são feitas apresentações técnicas sobre a evolução e as perspectivas das economias brasileira e mundial, além do comportamento do mercado financeiro.

No segundo dia, os integrantes do comitê analisam os cenários e definem o nível da taxa básica de juros.

Meta

Pelo sistema de meta contínua, em vigor desde janeiro de 2025, a meta de inflação definida pelo CMN é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Dessa forma, o limite inferior é de 1,5%, e o superior, de 4,5%.

Embora as projeções do mercado para a inflação tenham recuado nas últimas semanas, as estimativas permanecem acima do teto da meta para 2026, fator que continua no radar do Banco Central ao definir os rumos da política monetária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

FINANÇAS - DÓLAR TEM LEVE ALTA, COTADO A R\$ 5,08

Moeda norte-americana responde à queda do petróleo e avança 0,33%. Ibovespa fica estável

Do Estadão Conteúdo

O dólar à vista fechou a primeira sessão de agosto em leve alta de 0,33%, a R\$5,0870. O movimento respondeu à queda de cerca de 5% dos preços do petróleo, em meio aos anseios pela retomada das negociações entre Estados Unidos e Irã.

O avanço tímido da divisa norte-americana ante o real ainda reflete algum ajuste após a intervenção no iene na última semana, em operação que envolveu o Banco do Japão (BoJ, na sigla em inglês) e o Tesouro dos Estados Unidos. Esta foi a primeira intervenção dos EUA no iene desde 2011.

Depois de oscilar entre mínima de R\$ 5,0535 e máxima de R\$ 5,09020, o dólar à vista terminou o dia a R\$ 5,0870. No ano, a moeda norte-americana cede 7,32% ante o real.

“A taxa de câmbio tem respondido muito aos preços de commodities que o Brasil exporta. A extensão desse movimento de queda dos preços de petróleo influencia, em boa medida, o câmbio por aqui”, resume o economista-chefe da Análise Econômica, André Galhardo.

Já o Ibovespa não conseguiu nesta segunda-feira acompanhar a alta firme das Bolsas de Nova York por ter uma composição muito forte de ações de commodities, que sofreram com a queda de 2,85% do minério de ferro em Dalian e do tombo do petróleo.

A Bolsa brasileira fechou estável (0,00%), aos 178.000,24 pontos, após mínima aos 176.783,14 pontos (-0,68%) e máxima aos 178.556,6 pontos (+0,31%), ambas pela manhã.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - FIFA, UEFA E A LIÇÃO SOBRE O VALOR DO SEU CAPITAL SIMBÓLICO



CLARA LAFACE

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

opinioao@portalbenews.com.br

Quando a Fifa (a Federação Internacional de Futebol) apresentou a proposta de criar uma empresa para administrar comercialmente a Copa do Mundo e abrir parte desse negócio para investidores privados, o debate rapidamente virou uma discussão sobre dinheiro. A lógica parecia simples: transformar um dos maiores ativos do esporte em uma estrutura capaz de captar novos recursos, ampliar investimentos e acelerar o crescimento das receitas. Poucos dias depois, a proposta foi retirada. Essa mudança de direção merece um olhar mais atento, porque ela ajuda a compreender um mecanismo que funciona em qualquer ambiente onde decisões econômicas são tomadas.

A reação da Uefa (em português, União das Associações Europeias de Futebol) foi decisiva para esse desfecho. A entidade europeia rejeitou a ideia, questionou a forma como ela havia sido construída e sinalizou que estava disposta a levar o conflito até as últimas consequências. O episódio mostra como determinadas organizações possuem a capacidade de alterar decisões que, em tese, não caberiam a elas. Só que essa força não nasce do dia para a noite. Ela costuma ser construída muito antes de o conflito acontecer.

Toda decisão relevante envolve, no fundo, uma relação de poder. E poder, nesse contexto, não tem a ver com autoridade formal. Significa a capacidade real de alterar o comportamento de outros agentes. Empresas fazem isso diariamente. Instituições fazem isso. Pessoas também.

A Fifa tinha toda a autoridade do mundo para apresentar a proposta, mas a UEFA simplesmente não precisava concordar com ela. A partir daí, a questão virou puramente estratégica. Se a resistência europeia fosse suficiente para enfraquecer a legitimidade das competições da Fifa, o custo de bancar a ideia poderia superar qualquer benefício financeiro. O recuo mostrou que esse risco entrou pesado na equação.

Esse é o tipo de dinâmica que acontece diariamente nas empresas sem que ninguém dê o nome correto a ela. Há profissionais cuja presença modifica o rumo de uma reunião antes mesmo de abrirem a boca. Existem empresas que conseguem fechar contratos muito melhores simplesmente por conta da posição que ocupam no mercado. Existem marcas que influenciam decisões sem precisar disparar uma única campanha publicitária. Em todos esses casos, há um ativo invisível trabalhando em segundo plano.

Esse ativo não pode ser comprado na bolsa nem registrado em cartório. Ele é moldado pela forma como os outros interpretam uma trajetória. Cada entrega feita, cada decisão tomada, cada negociação conduzida, conflito administrado e compromisso cumprido vão alimentando essa percepção. Com o passar do tempo, esse conjunto de atitudes começa a produzir consequências econômicas muito concretas.

É por isso que profissionais com currículos quase idênticos costumam ocupar posições completamente diferentes. A diferença raramente está na capacidade técnica em si. Ela aparece na maneira como o mercado enxerga essa capacidade. Quem consegue reduzir a percepção de risco ao seu redor passa a participar de conversas diferentes, recebe convites diferentes e acessa espaços que dificilmente são conquistados apenas por acúmulo de conhecimento.

O mercado funciona à base de expectativa. Quem contrata um executivo, um consultor, um advogado ou um fornecedor nunca tem certeza do resultado futuro daquela escolha. Toda contratação traz uma dose de aposta. Quanto menor for a incerteza percebida, maior tende a ser a disposição do outro lado para confiar recursos, grandes projetos e responsabilidades.

Foi exatamente isso que ficou evidente na disputa entre FIFA e UEFA. O centro da discussão nunca foi apenas o dinheiro em jogo. O verdadeiro ativo em disputa era a confiança depositada em uma competição construída ao longo de décadas. A proposta financeira só fazia algum sentido porque esse ativo prévio já existia. Sem ele, não haveria investidores interessados, patrocinadores disputando contratos nem emissoras pagando cifras bilionárias por direitos de transmissão.

E esse costuma ser um erro clássico na gestão de carreira. Muitos profissionais concentram toda a sua energia em aumentar faturamento, buscar visibilidade imediata ou ampliar a própria exposição. Poucos cuidam de administrar o ativo de fundo que torna todos esses resultados sustentáveis. A consequência surge quando profissionais brilhantes continuam invisíveis para as decisões mais importantes do seu mercado.

Existe um abismo entre ser competente e ocupar um lugar de referência. A competência entrega resultados. A referência altera decisões. Quando alguém passa a influenciar escolhas antes mesmo de começar a executar o trabalho, sua posição deixa de depender unicamente da qualidade da entrega final. Ela passa a se apoiar na reputação e na confiança acumuladas ao redor daquela entrega.

O sociólogo Pierre Bourdieu traduziu esse fenômeno ao analisar o conceito de capital simbólico. Reconhecimento, legitimidade e prestígio não ficam isolados no campo social; eles alteram as relações de poder e se convertem diretamente em vantagens econômicas. O mercado faz essa conversão o tempo todo, mesmo quando não se dá conta de que está fazendo.

Talvez essa seja a grande lição do episódio entre Fifa e Uefa. O valor de um ativo não depende apenas da receita direta que ele consegue gerar hoje. Depende, principalmente, da sua capacidade de moldar as decisões de amanhã — algo que grandes empresas já entenderam há muito tempo, mas que ainda são poucos os profissionais que aplicam na condução da própria carreira.

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

EXISTE UM ABISMO ENTRE SER COMPETENTE E OCUPAR UM LUGAR DE REFERÊNCIA. A COMPETÊNCIA ENTREGA RESULTADOS. A REFERÊNCIA ALTERA DECISÕES. QUANDO ALGUÉM PASSA A INFLUENCIAR ESCOLHAS ANTES MESMO DE COMEÇAR A EXECUTAR O TRABALHO, SUA POSIÇÃO DEIXA DE DEPENDER UNICAMENTE DA QUALIDADE DA ENTREGA FINAL. ELA PASSA A SE APOIAR NA REPUTAÇÃO E NA CONFIANÇA ACUMULADAS AO REDOR DAQUELA ENTREGA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

JUSTIÇA - FACHIN PROPÕE CÓDIGO DE ÉTICA COM REGRAS PARA PRESENÇA EM EVENTOS

Presidente do STF vai apresentar proposta nesta terça-feira ao CNJ. Intenção é orientar magistrados para prevenção de conflitos de interesses em congressos e seminários

Do Estadão Conteúdo



O documento que Fachin vai apresentar contém recomendação para os tribunais adotarem “especial atenção preventiva” à participação em eventos

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, vai apresentar ao Conselho Nacional de Justiça (CNJ), órgão que também comanda, uma proposta de código de ética para o Poder Judiciário. O documento, ao qual o Estadão teve acesso, traz regras sobre o recebimento de presentes e a participação de magistrados em eventos.

A ideia é traçar “diretrizes de prevenção e gestão de conflitos de

interesses” e promover “integridade, imparcialidade, transparência e confiança pública”. Fachin quer iniciar o debate no plenário e, em seguida, colocar o texto em votação. A discussão está marcada para começar na sessão de terça-feira, 4.

Existe em paralelo a discussão em torno de um código de ética específico para o STF, mas o texto ainda não está pronto. A expectativa é que a minis tra Cármen Lúcia, relatora da proposta, a coloque em votação na Corte no fim deste ano.

Fachin recomenda que os tribunais adotem no prazo de até seis meses mecanismos para mapear situações de conflito de interesse por meio de uma plataforma com um canal confidencial para aconselhamento ético dos magistrados.

No item “Das situações de atenção especial”, há recomendação para os tribunais adotarem “especial atenção preventiva” a participação em eventos, congressos, seminários e atividades acadêmicas “custeadas ou patrocinadas por terceiros e que não sejam predominantemente custeadas por verbas públicas”. Também foi destacado o “recebimento de presentes, hospitalidades, cortesias, benefícios ou vantagens”. E, ainda, “relações econômicas, societárias ou profissionais relevantes”.

A lista também menciona “vínculos familiares ou profissionais suscetíveis de produzir conflito de interesses”, além de participação em associações ou organizações com interesses relacionados às atribuições do magistrado e “utilização de informações não públicas obtidas em razão do cargo”.

Sobre eventos custeados por terceiros, o texto diz que os magistrados servidores devem observar critérios de transparência e prevenção de conflitos de interesses. Há recomendação para os tribunais criarem “procedimentos simplificados de comunicação e transparência” sobre o custeio por terceiros. Também há orientação para os tribunais examinarem caso a caso critérios para aceitação, recusa, devolução ou destinação institucional de presentes.

O texto também traz uma regra para o exercício de atividades acadêmicas ou científicas de forma “compatível com a dignidade e prioridade da função, a independência judicial e a prevenção de conflitos de interesses”. Ainda segundo o documento, os tribunais devem estar atentos aos “vínculos familiares ou profissionais suscetíveis de produzir conflito de interesses” e a relações com prestadores de serviço que possam ter interesse em processos em tramitação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

JUSTIÇA - TENSÃO FORTALECE A DEMOCRACIA, DIZ MINISTRO

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, classificou como “natural” que as decisões da Corte sejam debatidas e contestadas pela opinião pública. Na abertura dos trabalhos da Corte no segundo semestre, nesta segunda-feira, 3, Fachin disse que a força da Corte “não reside na ausência de crítica, mas na capacidade de conviver com ela sem perder a serenidade”.

“Um Tribunal constitucional que decide sobre temas de grande repercussão social há de aceitar, como natural, que suas decisões sejam debatidas, analisadas e, por vezes, contestadas pela opinião pública. Essa tensão, quando exercida dentro dos limites republicanos, não fragiliza a instituição. Fortalece a democracia”, declarou.

Fachin ainda voltou a dizer que a Corte tem “desafios a superar” e que a função exige “humildade”. “A duração dos processos, a clareza na comunicação de nossas decisões, o diálogo permanente com a sociedade e com os demais Poderes são tarefas que não se esgotam nunca, e que continuarão a orientar nossos esforços neste segundo semestre”, afirmou.

Gilmar Mendes

O ministro Gilmar Mendes alertou nesta segunda que a Corte tem um “encontro marcado num futuro próximo” com o tema da responsabilidade fiscal. O ministro é autor da proposta de súmula contra novas “pautas-bomba” - medidas que criam despesas sem apontar a fonte da receita.

Gilmar fazia uma homenagem aos três anos do ministro Cristiano Zanin na Corte e destacou o julgamento da desoneração da folha de pagamentos, relatado por Zanin, como “um dos mais relevantes que o Tribunal produziu em matéria de responsabilidade fiscal nos últimos anos”.

Em abril, o Supremo fixou uma tese que proíbe a edição de novas normas que criem benefícios fiscais sem a devida compensação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

JUSTIÇA - JUSTIÇA DE SP REJEITA AÇÃO DA FAMÍLIA DE MORAES CONTRA SENADOR

Processo foi movido contra Alessandro Vieira (MDB-SE) sob a alegação de que ele associou os autores ao recebimento de recursos provenientes de organização criminosa

Do Estadão Conteúdo



Familiares do ministro do STF, Alexandre de Moraes, ainda foram condenados ao pagamento das custas processuais e de honorários advocatícios da defesa

A Justiça de São Paulo rejeitou a ação por danos morais apresentada por familiares do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes contra o senador Alessandro Vieira (MDB-SE).

A decisão concluiu que as declarações do parlamentar, alvo do processo, estão amparadas pela imunidade parlamentar e não estabeleceram vínculo entre os autores da ação e a facção criminosa Primeiro Comando da Capital (PCC).

A sentença foi proferida pelo juiz Fabio de Souza Pimenta, da 32ª Vara Cível do Foro Central de São Paulo. O magistrado avaliou que as declarações de Vieira, durante entrevista concedida ao programa Sala de Imprensa, do SBT News, em março deste ano, foram interpretadas de forma equivocada pelos autores do processo.

A ação foi movida por Viviane Barci de Moraes, Giuliana Barci de Moraes e Alexandre Barci de Moraes, que alegavam terem sido associados, de forma indevida, ao recebimento de recursos provenientes da organização criminosa. No entanto, ao examinar o conteúdo completo da entrevista, o juiz concluiu que o senador não fez qualquer afirmação nesse sentido.

Segundo a decisão, Alessandro Vieira tratava de informações que estavam sendo analisadas em investigações relacionadas a movimentações financeiras envolvendo o Banco Master. Durante a entrevista, o parlamentar também teria ressaltado a necessidade de aprofundamento das apurações antes de qualquer conclusão.

Declarações protegidas

Outro ponto considerado pela Justiça foi o contexto em que as manifestações ocorreram. O magistrado entendeu que Vieira se pronunciou na condição de senador da República e relator da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Crime Organizado, estabelecendo relação direta entre as declarações e o exercício da atividade parlamentar.

Com esse entendimento, a sentença reconheceu a incidência da imunidade parlamentar material, prevista na Constituição, que protege deputados e senadores por opiniões, palavras e votos relacionados ao desempenho de suas funções.

O juiz também afirmou não ter identificado intenção de ofender, difamar ou caluniar os familiares do ministro Alexandre de Moraes. Conforme a decisão, o caso decorreu de um equívoco na interpretação das declarações do parlamentar, sem que houvesse acusação direta de envolvimento dos autores com o PCC.

Com a improcedência da ação, os autores foram condenados ao pagamento das custas processuais e de honorários advocatícios fixados em 10% sobre o valor atualizado da causa.

Legalidade

Após a decisão, Alessandro Vieira afirmou que a sentença representa uma confirmação da legalidade de sua atuação parlamentar.

“A decisão da Justiça de São Paulo é uma vitória da verdade e da liberdade de expressão. Ela confirma que estamos no caminho certo nessa luta para transformar o Brasil num país onde a lei vale para todos. Vamos seguir com coragem, consistência técnica e respeito. É disso que o sistema tem medo”, afirmou o senador.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

JUSTIÇA - STF ANULA RESTRIÇÃO A BENEFÍCIO DE PCD

Decisão atende a pedido de entidades sobre isenção de impostos na compra de veículos

Do Estadão Conteúdo

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu, por unanimidade, anular o trecho da regulamentação da reforma tributária que restringe a isenção de impostos para a compra de veículos por pessoas com deficiência. O julgamento foi realizado nesta segunda-feira, 3, na sessão que retomou os trabalhos da Corte após o recesso do Judiciário.

A reforma tributária (Emenda Constitucional nº 32) zerou as alíquotas de IBS e CBS sobre a compra de automóveis por pessoas com deficiência e com transtorno do espectro autista.

A Lei Complementar (LC) 214/2025, que regulamentou a emenda, porém, passou a restringir o benefício às deficiências mentais de nível severo e ao transtorno do espectro autista de grau moderado ou grave. Esse é o ponto contestado no Supremo por entidades de defesa dos direitos das PcD.

O entendimento que prevaleceu é que a EC 32 não distingue o grau de deficiência ao estabelecer a isenção. Por isso, a lei complementar não poderia ter feito essa discriminação.

“Entendo que essa definição, a priori, de exclusão total de pessoas com deficiência leve e de pessoas no espectro autista nível 1 é inconstitucional. Seja porque a EC 32 não fez essa diferenciação, seja porque há necessidade de se verificar, a partir dos requisitos da lei, se a pessoa faz jus ou não à isenção de 100% da alíquota”, afirmou o relator, Alexandre de Moraes, que proferiu o voto vencedor.

“É possível a isenção de um tributo prever algumas limitações, mas aqui eu entendo que não havia essa liberdade para o legislador”, ponderou o ministro Cristiano Zanin.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

INTERNACIONAL - JAVIER MILEI VOLTA A ATACAR LULA E AMPLIA TENSÃO DIPLOMÁTICA

Presidente argentino chamou o brasileiro de ladrão e presidiário mais uma vez. Novo episódio pode complicar retorno de embaixador do Brasil a Buenos Aires

Do Estadão Conteúdo

O presidente da Argentina, Javier Milei, voltou a atacar o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), a quem chamou de “ladrão”, “corrupto” e “presidiário” durante uma entrevista ao canal LN+, na noite de domingo, 2.

No dia 25, durante a convenção do PL que confirmou a candidatura do senador Flávio Bolsonaro (RJ) à Presidência da República, em São Paulo, Milei ofendeu Lula e também o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), o que criou uma crise diplomática entre os países vizinhos.

“É um ladrão, é um corrupto, foi condenado por ser ladrão e corrupto, ficou preso, por isso também é verdade o que disse sobre ser presidiário”, disse Milei no domingo. O líder argentino insinuou que Lula saiu da cadeia por uma “falha administrativa do processo” e não por ter sido inocentado pela Operação Lava Jato.

A nova sequência de ataques do presidente argentino deve complicar o cenário de normalização diplomática e retardar o retorno a Buenos Aires do embaixador brasileiro Julio Bitelli. Gestos de distensão eram uma condição para a volta do diplomata.

O presidente argentino afirmou que agiu de forma correta ao chamar o petista de “presidiário”, “ladrão” e “corrupto”.

“Eu menti?”, reagiu Milei, ao ser questionado na TV. “É ladrão, é um corrupto. Foi condenado por ser ladrão e corrupto. Esteve preso, portanto está correto, presidiário. E não somente isso. Foi liberado por um erro administrativo do procedimento (judicial), não por ser inocente.”

Até sexta-feira, dia 31, a ordem no Itamaraty era aguardar sinais de eventual normalização e monitorar a situação política na capital argentina à distância, por meio de contatos diversos do corpo diplomático. A embaixada continua funcionando, mas sem a presença do chefe do posto.

Gesto grave

Bitelli foi chamado a consultas em Brasília como gesto grave de desaprovação ao ato de Milei na convenção bolsonarista, uma praxe diplomática. Após conversas com Lula e com o ministro Mauro Vieira, foi orientado a permanecer no País por tempo indeterminado, até que houvesse uma avaliação política indicando degelo.

O governo brasileiro não pretende rebaixar a representação ou deixar a embaixada sem comando, tampouco romper relações ou agravar a crise. Mas pregou cautela. A nova investida de Milei vai em direção contrária aos sinais recebidos até então.

Diplomatas que acompanham as reuniões de avaliação do Itamaraty tinham achado positivo - para os padrões de um governo Milei - a fala do chanceler Pablo Quirno, na quarta-feira, dia 29, indicando em uma das principais rádios da Argentina, a Mitre, que não havia intenção de romper com o Brasil.

Bitelli permanece no Brasil. O embaixador fez até agora três reuniões com integrantes do governo federal - duas delas, com o próprio Lula. A terceira e última foi justamente na sexta-feira, dia 31, apenas com o ministro Mauro Vieira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

INTERNACIONAL - UE PEDE AÇÃO PARA PROTEGER FRONTEIRAS

Após entrada de marroquinos em Ceuta, Ursula von der Leyen enviou carta ao primeiro-ministro da Espanha

Do Estadão Conteúdo

A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, pediu que a União Europeia adote uma ação unida em relação à segurança nas fronteiras, em carta enviada ao primeiro-ministro da Espanha, Pedro Sánchez, nesta segunda-feira, 3.

“A partir desse incidente, fica claro que precisamos fazer mais para reforçar ainda mais nossas fronteiras em pontos críticos. A proteção de todas as nossas fronteiras externas é uma responsabilidade europeia compartilhada”, afirmou von der Leyen após a crise migratória no território espanhol de Ceuta, no norte da África, provocada pela chegada de migrantes vindos do Marrocos - cerca de 60 mil chegaram ao local de uma única vez em travessia marítima.

A crise no pequeno enclave provocou tensões políticas entre a Espanha e outros membros da União Europeia. A Itália liderou as críticas ao que chamou de política migratória branda de Madri e defendeu que a Espanha fosse suspensa do Espaço Schengen.

Em resposta, o ministro das Relações Exteriores da Espanha disse que o país tem o menor número de chegadas no Mediterrâneo, o que é resultado de sua política migratória, enquanto acusou a Itália de ter o maior número de chegadas.

Ministros do Interior da União Europeia devem realizar conversas emergenciais por videoconferência nesta terça-feira para buscar uma solução mais urgente para o problema. Tratando a reunião como um primeiro passo, von der Leyen pediu que o bloco tirasse lições do episódio de Ceuta para chegar a uma resposta europeia comum para que problemas como esse não voltem a se repetir em nenhum país do continente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

INTERNACIONAL - ATAQUE DE DRONES DA UCRÂNIA EM PRAIA RUSSA DEIXA SETE MORTOS

Ofensiva atingiu um resort à beira-mar na cidade de Gelendzhik. Entre as vítimas há três crianças. Cerca de 40 pessoas ficaram feridas

Do Estadão Conteúdo



Drone atinge praia e explode. O Ministério das Relações Exteriores da Rússia acusa a Ucrânia de recorrer ao terrorismo

Um ataque de drones realizado pela Ucrânia deixou sete pessoas mortas, sendo três delas crianças, em um resort de praia na cidade de Gelendzhik, de acordo com o governo da Rússia. Outras 40 pessoas ficaram feridas no local, que

fica às margens do Mar Negro.

De acordo com a agência de notícias Reuters, vídeos nas redes sociais mostram o que parece ser um drone colidindo com uma área movimentada de uma praia em Gelendzhik, acompanhado por uma forte explosão. Os vídeos foram verificados pela agência.

O governo ucraniano não comentou sobre o ataque até o momento. Anteriormente, tanto a Ucrânia quanto a Rússia afirmaram que não atacam deliberadamente civis na guerra entre os dois países, iniciada em fevereiro de 2022.

“O que ocorreu hoje é um ataque direcionado do regime de Kiev contra a população civil, que não tem qualquer relação com a infraestrutura militar. Um ato terrorista cínico e desumano contra crianças não



pode ter justificativa”, afirmou nas redes sociais Veniamin Kondratyev, governador da região de Krasnodar, onde fica a cidade atingida.

Kondratyev relatou que, dos 40 feridos, 17 estão sendo atendidos em unidades de saúde. O político prestou condolências aos familiares das vítimas e prometeu dar toda a assistência que for necessária a eles.

Anteriormente, Kondratyev havia mencionado a queda de fragmentos de drone, uma expressão que geralmente sugere que as defesas aéreas russas abateram um drone ucraniano. Não ficou claro, neste caso, se a Rússia havia utilizado interferência eletrônica ou outros métodos de defesa aérea para tentar alterar a trajetória do drone antes que ele se chocasse contra a praia.

A porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da Rússia, Maria Zakharova, acusou a Ucrânia de recorrer ao terrorismo, segundo a agência de notícias estatal Tass.

Em julho, a Rússia acusou as forças de Kiev de matar 11 pessoas, incluindo quatro crianças, em um ataque a um acampamento de férias em uma parte da região de Zaporizhzhia, na Ucrânia, controlada pela Rússia.

Nos últimos meses, a Rússia intensificou a ofensiva contra centros urbanos ucranianos. A Organização das Nações Unidas (ONU) afirmou que junho foi o mês mais letal para civis na Ucrânia desde abril de 2022, refletindo o aumento dos bombardeios de longo alcance promovidos por Moscou.

A Ucrânia intensificou nos últimos meses os ataques de longo alcance no interior da Rússia, visando principalmente refinarias de petróleo e armazéns de comércio eletrônico. As forças armadas da Ucrânia afirmam que a campanha é voltada a fazer com que os russos sintam o custo da guerra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026

INTERNACIONAL - IRÃ ESTAVA PRONTO PARA RETALIAR UCRANIANOS

Do Estadão Conteúdo

O Major-General iraniano, Mohsen Rezaei, afirmou nesta segunda-feira, 3, que o Irã estava preparado para atacar a Ucrânia em três regiões, como retaliação à Kiev após uma embarcação do país persa ser alvo de drones ucranianos. Segundo o militar, a ação só foi suspensa depois do pedido de desculpas do governo de Volodymyr Zelensky.

“A Ucrânia foi pressionada a atacar o nosso navio na região; eles ligaram na hora dizendo que tinha sido um engano, que erraram. Nós também estamos verificando, porque já tínhamos preparado um ataque a três pontos na Ucrânia”, afirmou Rezaei, durante entrevista à agência Fars. “Como não estamos de fato buscando ampliar a guerra e não queremos provocar um conflito agora, a resposta à Ucrânia foi suspensa”.

O militar ainda criticou os Estados Unidos por estarem “ampliando a guerra” no Oriente Médio. Segundo ele, o presidente dos EUA, Donald Trump, está desesperado e, ao invés de resolver o conflito, pode levar o mundo a uma Terceira Guerra Mundial. “O Golfo Pérsico e o Estreito de Ormuz são estopins muito perigosos para uma Terceira Guerra Mundial. Por quê? Porque aqui está a questão da energia”, afirmou.

Rezaei ainda disse que os bombardeios retaliatórios do Irã contra os Estados Unidos colocaram os americanos em retirada. “O Centcom foi primeiro do Catar para a Jordânia e, depois dos nossos ataques à Jordânia, foi transferido para os territórios ocupados”, afirmou. “Nossos ataques fizeram com que as posições dos EUA no Kuwait virassem ruínas e, em Erbil Curdistão, muitas forças americanas foram evacuadas”.

Donald Trump chamou a liderança iraniana de “duas caras” ao comentar os pedidos, seguidos pela rejeição, de Teerã para negociações. “Eles pedem uma reunião, alguns diriam ‘imploram’, as

conversas começam e eles dizem abertamente e com orgulho que não estão tendo nenhuma discussão”, reclamou Trump na Truth Social.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/08/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

POR QUE OS JUROS DO BNDES NÃO PARAM DE SUBIR SE O BANCO CENTRAL TEM FEITO CORTES SUCESSIVOS NA SELIC?

A TLP, principal referência para empréstimos do banco, superou 8% ao ano mais a inflação. Desconfiança fiscal faz mercado cobrar mais por títulos de longo prazo do governo, que balizam essa taxa

Por Fabio Graner — Brasília

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) tem reduzido a taxa básica de juros da economia brasileira, a Selic, desde o início do ano. Hoje, o colegiado confirmou um novo corte de 0,25 ponto percentual na taxa, que caiu de 14,25% para 14% ao ano, o menor patamar desde março do ano passado.

Mesmo assim, a Taxa de Longo Prazo (TLP), principal referência para empréstimos do BNDES a empresas que investem na ampliação de suas operações ou em novos negócios, está em alta. Pela primeira vez em sua história, superou a marca de 8% ao ano mais a inflação. No acumulado em 12 meses até junho, o IPCA ficou em 4,64%.

No acumulado em 12 meses No início deste ano, a TLP estava em 7,8% ao ano. O resultado final é um custo muito alto para empresas interessadas em financiamento de longo prazo para projetos.



Mas, afinal, o que explica esse descompasso entre o ritmo de queda de juros pelo BC e a trajetória das taxas de longo prazo cobradas pelo BNDES? A resposta está no mercado de títulos públicos, que atravessa uma crise severa.

O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, durante a celebração dos 74 anos da instituição, que reuniu autoridades e representantes do setor produtivo para discutir iniciativas voltadas ao fortalecimento da indústria, da inovação e do desenvolvimento sustentável no Brasil — Foto: Vivian Fernandez/BNDES

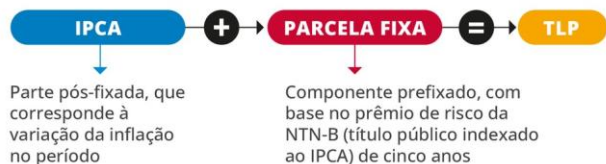
Este é o mercado no qual o Tesouro nacional toma empréstimos para financiar a dívida pública brasileira. A combinação de recorrentes incertezas do mercado doméstico sobre os rumos fiscais do país, um cenário externo de alta volatilidade desde a volta de Donald Trump à Casa Branca, o aperto monetário forte e prolongado por parte do Banco Central brasileiro e problemas específicos do mercado de títulos, como a concorrência com papéis privados, tem pressionado as emissões do Tesouro Nacional.

Taxas do BNDES em alta — Foto: Criação O Globo

Esse quadro tem afetado em especial as NTN-Bs, os títulos vinculados ao IPCA, índice oficial de inflação, e que, no caso dos papéis com prazo de cinco anos, são um dos componentes da TLP. Isso significa que, se a taxa desses títulos sobe, também sobe o custo do empréstimo de longo prazo ao setor produtivo para investimentos.

O impacto da turbulência fiscal no custo do crédito ao setor produtivo

COMO É FORMADA A TLP?



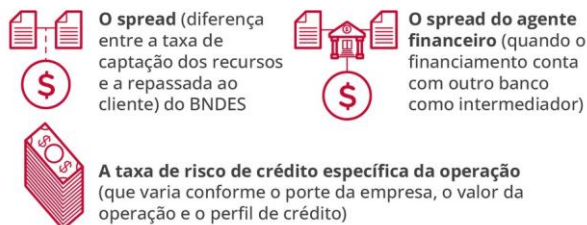
Com a desconfiança fiscal, o mercado tem exigido prêmios de risco (juros) na NTN-B cada vez maiores. Isso faz com que a parcela fixa da TLP suba cada vez mais...

A PARCELA FIXA DA TLP (EM % A. A.)



E OUTROS FATORES TAMBÉM ENTRAM NA CONTA...

Além da TLP, o custo do financiamento ao setor produtivo inclui outros fatores:



Quanto mais alto o custo do financiamento de longo prazo, menor o incentivo ao investimento

Fonte: BNDES

Desde meados de 2024, a taxa da NTN-B vem testando recordes. Neste ano, ficou acima de 7,7% em todos os meses, mas, em agosto, chegou a 8,21% ao ano.

Como a taxa é formada?

A TLP é formada pelo somatório de uma parcela prefixada (atrelada à NTN-B) e a variação da inflação no período. Procurado, o BNDES não comentou.

A consequência mais importante da disparada da taxa é inibir a demanda das empresas por crédito e, conseqüentemente, reduzir os investimentos feitos com recursos captados junto ao banco estatal de fomento. A TLP não é o único componente dos empréstimos do banco. Além desse custo, somam-se a remuneração do próprio banco e dos agentes repassadores que operam com a instituição.

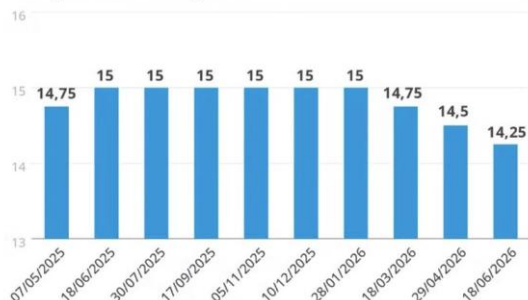
Títulos estressados

As NTN-Bs, especialmente com prazo de cinco a dez anos, vivem um momento de forte alta e até “disfuncionalidade” na formação de preços pelo mercado. Ao longo do último ano e meio, esses papéis passaram de taxas da ordem de 6% mais a inflação, que já eram consideradas elevadas do ponto de vista de uma operação de longo prazo, para juros reais acima de 8%.

Neste ano, diante dos problemas no mercado, o Tesouro chegou a fazer uma mega operação de recompra de títulos para tentar estabilizar o mercado. Conseguiu por algum tempo, mas os “prêmios”, ou juros, exigidos pelos investidores voltaram a subir nos últimos dois meses.

Luis Felipe Vital, chefe de estratégia macro e dívida pública da Warren Investimentos e que foi coordenador-geral da dívida pública do Tesouro Nacional, afirma que são vários os fatores que justificam o nível elevado da taxa de juros. Talvez o maior responsável para a escalada dos custos da dívida pública e seus impactos, afirma, seja a perspectiva fiscal.

Trajetória dos juros



— Com o endividamento crescendo, os investidores exigem taxas mais altas para financiar o Tesouro, em especial nos papéis que resultam em melhora no perfil da dívida — argumentou.

Há outros componentes, como o impacto das taxas do Tesouro americano nos papéis indexados à inflação, avalia.

— Soma-se a isso o componente dos papéis incentivados, isentos de IR (Imposto de Renda), que tiveram fluxo significativo de emissões nos últimos anos e que pressionam os títulos do Tesouro indexados à inflação. A indústria de fundos, em



especial os multimercados, que tradicionalmente montam posições em NTN-B, vêm encolhendo nos últimos anos — acrescentou.

Apesar da escalada dos juros, o BNDES tem mantido uma trajetória de expansão de crédito e de desembolsos, em parte por uma postura mais ativa determinada pelo presidente Lula e em parte pela própria diversificação de operações com linhas que não são indexadas pela TLP — ainda que as operações com TLP sejam a maior parte do estoque de desembolsos do banco, oscilando entre 60% e 70% do total a depender do momento.

Nesse contexto de taxas elevadas, além de uma queda na demanda pelo crédito tradicional (tanto do BNDES como no mercado de forma geral), empresários acabam buscando do governo operações com crédito subsidiado. E o governo tem cedido aos apelos, ainda que não como há uma década (quando o BNDES tinha muito mais operações com elevados subsídios).

Nesse cenário, surgem linhas para o setor de caminhões operadas pelo próprio BNDES com recursos do Tesouro Nacional ou a recentemente lançada pela Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) para financiar máquinas agrícolas.

— O patamar da TLP em 8,2% é bastante desconfortável para financiamento de projetos de longo prazo, inviabilizando uma série de projetos. Contudo, ele reflete uma realidade que realmente desestimula o investimento, em linha com a ideia de ter uma taxa que rege as operações do BNDES mais alinhadas com a taxa de mercado — salienta o chefe de macroeconomia da ASA e ex-secretário do Tesouro, Jeferson Bittencourt, que foi um dos responsáveis pela formulação do instrumento entre 2017 e 2018.

Queda lenta da Selic

Para ele, um cenário fiscal sensível, com linhas de crédito subsidiado que tiram potência da política monetária e um conjunto de estímulos que levam a uma queda lenta da Selic compõem um quadro que mantém o financiamento de prazo mais longo do Tesouro com custo elevado.

— E a taxa do Tesouro tem que ser a referência para o financiamento doméstico — justifica Bittencourt, que recomenda evitar mecanismos para driblar essa restrição: — Fugir deste desenho e criar mais subsídio sobre esta taxa só agravaria o problema.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) compara a TLP atual com o custo de 2% ao ano que chegou em 2020, ano da pandemia, para destacar a “dimensão do problema para a indústria”. Em nota, a entidade destacou: “Para o investimento industrial esse patamar é mortal. Expansão de capacidade, modernização de parque fabril e infraestrutura têm maturação longa e retorno diluído no tempo. Um custo real superior a 8% ao ano funciona como um piso de rentabilidade exigida que inviabiliza a decisão de investir”. Para a entidade, “o resultado para o país é claro: menos emprego, menos renda, menos desenvolvimento”.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/08/2026

PREFEITURAS DO RIO E DE CAXIAS SE UNEM PARA CRIAR MURALHA DIGITAL

Cooperação intermunicipal tem como objetivo o combate ao crime na divisa das duas cidades, com uso de tecnologia para monitorar em tempo real carros e motos

Por Prefeitura de Duque de Caxias

Em uma parceria inédita na segurança pública, as prefeituras de Duque de Caxias, na Baixada Fluminense, e do Rio de Janeiro deram um passo importante no combate ao crime com o uso de tecnologia. Desde o dia 25 de julho, está em funcionamento a Muralha Digital, zona de monitoramento de veículos em tempo real por meio de câmeras e inteligência artificial. O sistema permite leitura de placas, identificação de motos e carros roubados ou suspeitos e compartilhamento instantâneo de informações entre os dois municípios.



Pórtico da primeira Muralha Digital é instalado na divisa entre Duque de Caxias e Rio — Foto: LEONARDO FEITOSA / PREFEITURA DE CAXIAS

A Muralha Digital é a primeira ação conjunta entre centrais municipais de inteligência voltadas para a segurança pública no estado do Rio e conecta o Smart Duque, centro integrado de monitoramento de Caxias, e a Civitas Rio, uma das principais centrais municipais de inteligência e tecnologia do país.

Cinquenta câmeras estão distribuídas em um trecho de seis quilômetros entre a Praça do Pacificador, em Caxias, e os acessos à Avenida Brasil, no Rio. Quando um veículo identificado pelo sistema cruza de uma cidade para outra, o rastreamento continua evitando pontos cegos e permitindo o acompanhamento ininterrupto da trajetória. Antes da implementação do sistema integrado, o rastreamento ficava restrito aos limites de cada município.

Monitoramento integrado

Além das torres com câmeras, a Muralha Digital conta com um pórtico instalado na Avenida Leonel de Moura Brizola, em Caxias, no limite com o bairro carioca de Vigário Geral, próximo ao acesso à Linha Vermelha. A estrutura, equipada com painel de LED de alta resolução, transmite imagens da circulação de carros em tempo real e também será utilizada para informações de trânsito e comunicados de utilidade pública.

A parceria das duas prefeituras com a Polícia Militar (PM) permitiu ainda a revitalização da área onde está instalado o pórtico e a modernização da cabine da PM.

— A Civitas tem o foco em colaborar com a polícia e a Justiça nas investigações. O Smart Duque funciona dessa forma, mas também aciona as forças policiais em tempo real. Com essa integração, a Civitas fica sabendo quando um veículo entra no Rio, e nós sabemos quando entra em Caxias. Fizemos um acordo com a Polícia Militar para manter 24 horas por dia uma viatura da PM no pórtico e uma viatura na alça da Linha Vermelha, para, quando chegar o alerta, entrarem em ação — afirmou o diretor do Smart Duque, Gabriel Fersura.

Expansão do sistema

O Programa Muralha Digital será ampliado nos próximos meses, com a instalação de mais três pórticos nas divisas de Caxias com outros municípios.

— Por que Muralha Digital? A ideia é: entrou aqui, não transita, não se desloca sem que se tenha registro disso. Aconteceu um crime, a gente tem agilidade para encontrar a pessoa, para entender o que aconteceu. A polícia está procurando um criminoso, a gente tem condição de informar em tempo real que esse criminoso acabou de entrar na zona monitorada. Vai muito além do uso de uma câmera. É inteligência artificial, tecnologia de ponta sendo utilizada no enfrentamento ao crime — destacou Davi Carreiro, chefe-executivo da Civitas Rio.

Além do monitoramento em tempo real e dos alertas às forças de segurança, o Programa Muralha Digital reforça a coleta e a análise de dados para auxiliar investigações das polícias, do Ministério Público e da Justiça, transformando registros em informações de inteligência para rastreamento, prisão de criminosos e produção de provas.

A parceria entre as prefeituras se soma a um trabalho permanente de vigilância com uso de tecnologia nos dois municípios. Em Caxias, mil câmeras inteligentes, com reconhecimento facial, leitura automática de placas e monitoramento em 360 graus, permitiram que o Smart Duque auxiliasse as

forças de segurança em mais de 1.100 ocorrências que resultaram em prisões. Em um ano, a prefeitura prevê dobrar o número de equipamentos.

No Rio, o número de câmeras deverá ser ampliado de 13 mil para 20 mil. Desse total, 6 mil serão supercâmeras inteligentes, capazes de ler placas mesmo em situações adversas, reconstituir trajetos, identificar padrões de deslocamento e estabelecer conexões entre diferentes ocorrências. Desde junho de 2024, a Civitas Rio auxiliou a polícia e a Justiça em mais de 5.800 casos.

Expectativa da população

Moradores das duas cidades pararam para observar a inauguração da Muralha Digital. Enfermeira instrumentadora do Instituto Nacional de Traumatologia e Ortopedia, na Avenida Brasil, Mônica Maria da Silva, moradora do Centro de Caxias, foi ao local com o marido, Eduardo Macedo, e a filha, Maria Eduarda, de 11 anos.

— Desde que instalaram as câmeras no Centro, reduziu o número de roubos. Com prefeituras integradas, deve ficar mais seguro. Já tivemos que voltar pela contramão por causa de um tiroteio. Esperamos que isso não aconteça mais — lembrou a enfermeira.



Morador de Brás de Pina, na Zona Norte do Rio, Cassiano Roberto Nascimento, de 33 anos, trabalha como ambulante em vias expressas do Rio e de Caxias e espera ver novas integrações entre prefeituras em prol da segurança pública:

— Precisa juntar esforço. Quatro mãos trabalham melhor do que duas. A Baixada merece melhoria, como todo o Brasil.

Central de monitoramento do Smart Duque acompanha veículos e ocorrências em tempo real — Foto: DEBORA CAMARA / PREFEITURA DE CAXIAS

A expectativa do entregador Isaac Ribeiro de Araújo, de 25 anos, que mora em Caxias e circula diariamente entre os dois municípios, é de mais segurança para os motoristas:

— Desisti de comprar uma moto zero quilômetro, porque muito ladrão fica de olho. Com câmera para verificar placa, reconhecimento fácil, espero que melhore. A tecnologia tem que ajudar o trabalhador que está na rua no dia a dia.

Como funciona a Muralha Digital

A primeira zona de monitoramento conjunto entre Rio e Duque de Caxias cria um corredor inteligente de seis quilômetros, equipado com 50 câmeras.

- O cinturão digital se estende da Praça do Pacificador, em Caxias, aos acessos à Avenida Brasil, no Rio.
- A parceria permite a troca de informações em tempo real entre o Smart Duque e a Civitas Rio, centrais municipais de tecnologia voltadas à segurança pública, sobre carros e motos que cruzam os limites das duas cidades.
- A polícia recebe alertas sobre a movimentação de veículos suspeitos.
- Um pórtico com painel de LED transmite imagens da circulação de carros e também será usado para informações de trânsito e comunicados de utilidade pública.
- Caxias tem mil câmeras de monitoramento em toda a cidade. A previsão é chegar a 2 mil até o fim do ano.
- Outras três Muralhas Digitais serão instaladas nos próximos meses.

COM FROTA RECORDE EMBALADA PELO AGRO, FEIRA DE AVIAÇÃO EXECUTIVA DEVE MOVIMENTAR ATÉ US\$ 200 MILHÕES EM SP

Otimismo reflete a consolidação do Brasil como a segunda maior frota global do segmento, com 11.375 aeronaves registradas, atrás apenas dos Estados Unidos

Por Filipe Vidon — São Paulo



Labace 2026 no Aeroporto Campo de Marte, em São Paulo — Foto: Divulgação/Vitor Machado/ABAG

O mercado brasileiro de aviação de negócios tem se descolado das oscilações macroeconômicas mais severas, impulsionado pela necessidade de conectar polos produtivos fora dos grandes eixos comerciais do país. É com esse cenário que a 21ª edição da LABACE abriu as portas nesta terça-feira (4), no Aeroporto Campo de Marte, em São Paulo, reunindo 55 aeronaves em exposição e com a expectativa de movimentar até US\$ 200 milhões em negócios ao longo de três dias.

O otimismo reflete a consolidação do Brasil como a segunda maior frota global do segmento, com 11.375 aeronaves registradas, atrás apenas dos Estados Unidos. Apenas no primeiro semestre de 2026, a malha contabilizou mais de meio milhão de operações, enquanto o acumulado dos últimos doze meses aponta para um salto de 12,18% no volume de pousos e decolagens em todo o país.

— A movimentação no primeiro semestre foi a maior já vista, e a projeção é batermos a marca de 1,2 milhão de pousos e decolagens em 2026. O mercado brasileiro está chegando em um momento de amadurecimento, onde o operador passa a buscar máquinas mais sofisticadas, migrando para turboélices e helicópteros a turbina — analisa Flávio Pires, CEO da Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG).

Diferente da imagem restrita ao alto luxo, o verdadeiro motor de vendas está na cadeia produtiva. A dimensão continental do Brasil dita as regras de consumo, forçando empresários e produtores a investirem em aeronaves capazes de operar em pistas curtas ou não pavimentadas.



Feira Labace, no Campo de Marte — Foto: Divulgação

— Na média dos últimos cinco anos, em torno de 40% do que a gente vende é para o agronegócio. As grandes empresas e fazendeiros precisam se deslocar para o negócio crescer, afinal, a aviação comercial atende cerca de 150 cidades em um universo de 5.700 municípios — detalha Leonardo Fiuza, presidente da TAM Aviação Executiva. O executivo também destaca uma inversão brutal na liquidez: — Há uns 15 anos, 70% das vendas eram financiadas. Hoje é o oposto, 70% das compras são à vista.

A mesma leitura sustenta a estratégia da distribuidora Synerjet, representante exclusiva da suíça Pilatus e da Leonardo Helicópteros no mercado civil e parapúblico. A empresa apresenta no evento o turboélice PC-12 PRO e o jato PC-24, modelos desenhados com trens de pouso focados em pistas não preparadas, característica essencial para as fazendas brasileiras. Já a Cirrus Aircraft aposta no jato monopiloto Vision Jet G3, recentemente certificado pela ANAC.

— Conheci um produtor que levava doze dias de carro para visitar todas as suas terras. Com o avião, ele faz isso em dois. Essas aeronaves são máquinas do tempo que devolvem ao ser humano seu recurso mais finito — relata Ulisses Mones, diretor regional da Cirrus.

Com a saturação dos principais terminais do país e incidentes recentes evidenciando os riscos do adensamento aéreo, a inteligência artificial embarcada virou o grande chamariz da feira. O sistema de pouso automático de emergência (Safe Return Emergency Autoland), presente nas aeronaves da Cirrus, por exemplo, propõe mitigar o fator humano em situações limite.

— É um divisor de águas, um verdadeiro ás na manga. Se o piloto ficar incapacitado, com o simples toque de um botão o avião calcula o tempo, a distância, verifica o clima, comunica-se com o controle de tráfego de maneira autônoma e executa o pouso sozinho no aeroporto mais adequado — explica Ulisses.

Compartilhamento e a nova geração

Para equilibrar os custos e a indisponibilidade gerada por manutenções programadas, o modelo de propriedade compartilhada também teve destaque no primeiro dia da feira. Focada nessa fatia, a Avantto acaba de expandir suas bases de São Paulo e Rio de Janeiro para Goiânia, visando justamente o epicentro do agronegócio. A operadora aposta em rigorosas certificações de segurança e na mudança de mentalidade dos clientes mais jovens para inflar a base de cotistas.

— A geração atual é mais digital e já entende a lógica da economia compartilhada. Hoje, tem muito mais valor você viver experiências do que ser dono de ativos exclusivos que geram um trabalho enorme de administração — ressalta o CEO da Avantto.

Questionado sobre a transição futura para os eVTOLs (aeronave de pouso e decolagem vertical), o executivo é pragmático em relação às limitações atuais de bateria.

— O alcance do eVTOL ainda é pequeno. Ele será uma aeronave de mobilidade urbana, muito útil para deslocamentos curtos na cidade, servindo como complemento para, por exemplo, levar o cliente de casa até o aeroporto onde o jato está.

Sombra tributária no radar

Apesar do céu de brigadeiro, o setor observa com extrema cautela o horizonte regulatório e fiscal. Com a iminência da reforma tributária, compradores e distribuidores estão antecipando aquisições de aeronaves novas e usadas antes de possíveis reajustes na atual cesta de impostos (que envolve IPI, ICMS, PIS e COFINS). A estimativa da indústria é de que os custos de importação possam saltar da faixa atual de 17% para 26,5%.

— É muito ruim não ter previsibilidade sobre o índice que vai bater, porque nós, como distribuidores, fazemos investimentos pesados em estrutura e ficamos com essa dificuldade de projetar o cenário futuro. O Brasil precisa olhar para a aviação executiva com melhores olhos, pois ela é uma ferramenta de trabalho e quem gera emprego é o empresário — defende Sabino Freire, CCO da Synerjett, que projeta uma atividade muito baixa de vendas no primeiro semestre do ano que vem devido a essa atual onda de antecipações.

Essa mesma estrutura tributária também explica uma peculiaridade do mercado nacional, que absorve centenas de máquinas anualmente, mas não as revende ao exterior. O país tem recebido cerca de 600 aeronaves por ano, consolidando-se como um grande importador global. Contudo, diferente de polos no exterior que compram e vendem para fora em proporções semelhantes, a frota que entra no Brasil acaba ficando retida em território nacional.

A explicação está no alto custo de nacionalização, já que ao pagar os impostos de importação, o proprietário infla o preço de custo do bem. Na hora de repassar a máquina, torna-se financeiramente inviável vendê-la para o exterior pelo valor praticado fora, concentrando a liquidez dos seminovos quase que inteiramente dentro do aquecido mercado doméstico.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/08/2026

Escolha de Gaspar como vice de Flávio mira Lulinha e Nordeste, mas impacta disputa pelo Senado de Alagoas; entenda

Arthur Lira acaba beneficiado porque Gaspar, embora seu aliado, liderava as pesquisas
Por Fabio Graner — Brasília



Flávio Bolsonaro anuncia Alfredo Gaspar como candidato a vice — Foto: Cristiano Mariz

A escolha do deputado Alfredo Gaspar (PL-AL) para vice na chapa de Flávio Bolsonaro, além de mirar o voto na região Nordeste e o embate presidencial em torno das suspeitas envolvendo a relação de Fábio Luís Lula da Silva, o Lulinha, com o careca do INSS, também tem um efeito importante em uma das disputas mais acirradas pelo Senado no país: a de Alagoas.

Gaspar, do PL, vinha liderando algumas pesquisas de opinião, mas em disputa apertada com o senador Renan Calheiros (MDB), que busca a reeleição, e com o ex-presidente da Câmara, Arthur Lira (PP). A saída de Gaspar aumenta as chances de vitória para Lira, ainda que não se possa dizer que uma vitória do parlamentar esteja com essa articulação garantida porque há outros postulantes, como Eudócia Caldas, mãe do prefeito de Alagoas, João Henrique Caldas, o JHC.

Uma pessoa envolvida nas discussões relatou à coluna que as negociações em torno de Gaspar correram pela noite de ontem para hoje e envolveram o próprio Lira, que foi aliado do ex-presidente Jair Bolsonaro em 2022. Apesar de ter apoiado Bolsonaro, Lira também foi o primeiro político de peso a reconhecer a legitimidade da eleição de Lula no último pleito, gesto importante naquele momento por conta do risco de ruptura institucional.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/08/2026

IRÃ E OMÃ CHEGAM A CONSENSO SOBRE ROTA DE NAVEGAÇÃO NO ESTREITO DE ORMUZ, DIZ CHANCELARIA IRANIANA

Porta-voz afirma que pacto não garante automaticamente a passagem segura, alertando que uma ação militar dos EUA na região ainda poderia comprometer a segurança na via

Por O GLOBO — Teerã



Antes da guerra, passavam por estreito 20% da produção global de petróleo — Foto: AFP

O Irã anunciou nesta quarta-feira que alcançou um acordo com Omã sobre uma proposta de rota para navegação através do Estreito de Ormuz e que está finalizando com o sultanato os preparativos para gerenciar em conjunto essa passagem, em passos potenciais para a reabertura dessa crítica via energética global — antes do conflito, que já dura cinco meses, 20% da produção global de petróleo e de gás natural liquefeito passavam pelo estreito.

Em uma publicação no Telegram, o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã, Esmail Baghaei, disse que um comunicado conjunto encontra-se na fase final de redação e que um acordo sobre as coordenadas de navegação poderá ser assinado "se certas terceiras partes não obstruírem esse processo".

'Rota temporária'

Citando autoridades iranianas e americanas, o jornal americano New York Times informou na terça-feira que o acordo em negociação entre Irã e Omã poderá ratificar o controle de Teerã sobre o que, antes da guerra, era uma via navegável internacional aberta, preservando para a República Islâmica uma vantagem estratégica que não utilizava antes.

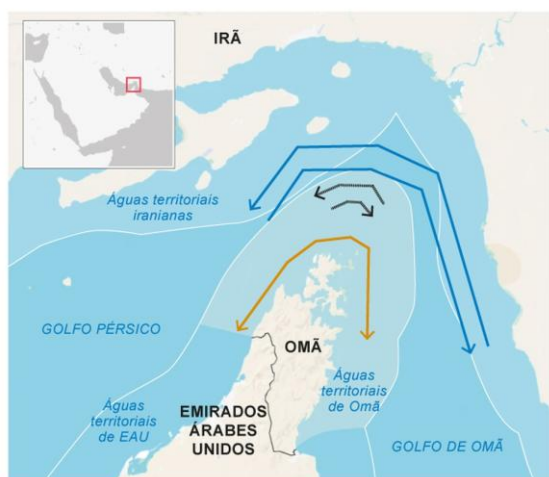
Vias de navegação

Desde início da guerra, três diferentes rotas surgiram pelo Estreito de Ormuz, cada uma com níveis variados de risco

Irã exige uso de rota desde 19 de junho

Proposta por Omã e Organização Marítima Internacional, mas rejeitada por Teerã

Rotas anteriores à guerra foram classificadas pelo Irã como "zona de perigo" em 9 de abril



Fontes: Rede CNN com informações do Instituto para o Estudo da Guerra em parceria com o Projeto de Ameaças Críticas do American Enterprise Institute e o Instituto Marítimo de Flandres

O porta-voz também afirmou que o acordo não garante automaticamente a passagem segura, alertando que uma ação militar dos EUA na região ainda poderia comprometer a situação na via. Já o vice-ministro das Relações Exteriores do Irã, Kazem Gharibabadi, disse à agência estatal Irna que o Irã e Omã estão negociando uma "rota temporária" que permaneceria ativa por um período de dois a quatro meses, com uma parcela significativa do tráfego passando pelas águas territoriais da República Islâmica.

— Esse entendimento não significa a reabertura total do Estreito de Ormuz — acrescentou ele.

Desde o início da guerra, três diferentes rotas de trânsito surgiram na rota marítima, com variados níveis de risco. Ainda não está claro como funcionará a nova via de navegação.

Rotas de navegação no Estreito de Ormuz — Foto: Arte/ O GLOBO

A Casa Branca ainda não fez comentários sobre o anúncio. Na noite de terça-feira, o presidente dos EUA, Donald Trump, afirmou que um acordo sobre a via era iminente, advertindo que o Irã será "duramente atingido" caso as negociações fracassem.

Central no conflito entre os EUA e a República Islâmica, a disputa sobre o controle de Ormuz levou ao colapso do cessar-fogo e de um acordo de paz provisório no mês passado. Teerã insiste que tem o direito de controlar o tráfego marítimo e de interceptar embarcações que tentem transitar por esse ponto estratégico sem sua permissão. Os EUA, por sua vez, bloquearam os portos iranianos.

'Taxa de serviço'

Na segunda-feira, uma autoridade dos EUA a par das negociações afirmou ao jornal New York Times que quaisquer rotas "temporárias" não envolveriam aprovações ou permissões do Irã, nem a cobrança de pedágios. Trump já reiterou em várias ocasiões que "não haverá cobrança" pelo acesso ao estreito, algo que Teerã estabeleceu como condição fundamental para qualquer acordo.

Mas autoridades iranianas afirmaram ao jornal New York Times que, em vez da cobrança de pedágio, o acordo prevê uma "taxa de serviço" para cobrir o impacto ambiental do transporte marítimo, a segurança de navios de carga e petroleiros, e a mão de obra. As receitas seriam divididas igualmente entre o Irã e Omã, segundo duas autoridades iranianas.

A postura do Irã em relação a Ormuz complicou os esforços de Trump para virar a página de uma guerra que ele havia afirmado que duraria apenas algumas semanas. As interrupções no transporte marítimo em Ormuz elevaram os preços da energia em escala global e representam uma ameaça específica para Trump e seu Partido Republicano internamente, onde os eleitores americanos já sentem o impacto do alto custo de vida às vésperas das eleições de meio de mandato de novembro.

Além da reabertura de Ormuz, os objetivos diplomáticos de Washington incluem a desnuclearização do Irã, algo que Trump admitiu que pode "levar um pouco de tempo". O Catar, mediador nas negociações, afirmou não haver previsão para conversações diretas entre o Irã e os Estados Unidos.



Expectativa nos mercados

Com a perspectiva de reabertura do estreito, os preços do petróleo oscilaram nesta quarta-feira. Depois de acumular queda de cerca de 11% desde o início da semana, o barril de Brent do Mar do Norte para entrega em outubro avançou 0,11%, a US\$ 79,45. Já o barril de West Texas Intermediate (WTI), para entrega em setembro, recuou 0,73%, para US\$ 75,22.

— O mercado está relativamente otimista quanto à possibilidade de que a mais recente rodada de negociações entre Irã e Omã resulte em um acordo que permita a reabertura do Estreito de Ormuz ao tráfego de petroleiros — afirmou à AFP Andy Lipow, da Lipow Oil Associates.

Se um acordo for confirmado, o Brent poderá recuar para a faixa dos US\$ 75 por barril, "ou até mais abaixo, para os US\$ 70", nível observado no fim de junho, quando as duas partes concluíram um protocolo de entendimento, explicou Arne Lohmann Rasmussen, analista da Global Risk Management.

Ainda assim, "há um risco muito real de que qualquer acordo se desfaça rapidamente", como ocorreu com o entendimento de junho, ressaltaram analistas do ING.

Ataque no Mar Vermelho

As perturbações no trânsito em Ormuz aumentaram a importância das rotas marítimas pelo Mar Vermelho, onde os rebeldes houthis do Iêmen, apoiados pelo Irã, declararam em 20 de julho um bloqueio marítimo à Arábia Saudita e atacaram infraestruturas petrolíferas do reino.

O porto saudita de Yanbu, no Mar Vermelho, permitiu a Riad, aliada de Washington, manter seus envios aos mercados globais, contornando completamente Ormuz. Mas desde que os houthis anunciaram seu bloqueio, reivindicaram ataques contra vários navios que, segundo eles, o violam.

Na terça-feira, o navio indiano MSV Faize Noore Oliya afundou no Mar Vermelho, em frente ao Iêmen, após ter sido atacado, disse à AFP um funcionário iemenita. Autoridades indianas informaram que os 14 membros da tripulação foram resgatados, enquanto o governo do Iêmen, reconhecido pela comunidade internacional, atribuiu o ataque aos houthis.

Também na terça-feira, um aeroporto no sudoeste da Arábia Saudita, perto da fronteira com o Iêmen, suspendeu suas operações depois que os rebeldes houthis afirmaram tê-lo atacado.

Com Bloomberg, New York Times e AFP

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/08/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TCU SUSPENDE CONTRATO PARA DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS

Medida tem caráter cautelar e vale até julgamento de mérito; obra busca elevar profundidade do canal de 15 para 16 metros, permitindo a operação de navios de maior porte

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - O Tribunal de Contas da União (TCU) decidiu nesta quinta-feira, 5, de forma cautelar, que a Autoridade Portuária de Santos (APS) não poderá iniciar os serviços previstos no contrato para a dragagem de aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos.

A obra busca elevar a profundidade do canal de 15 para 16 metros, permitindo a operação de navios de maior porte.



Obra busca elevar profundidade do canal de 15 para 16 metros, permitindo a operação de navios de maior porte Foto: Felipe Rau/Estadão

A medida vale até julgamento de mérito. Haverá oitiva da APS e da sociedade Jan de Nul do Brasil Dragagem para que, no prazo de 15 dias, ocorrem manifestações adicionais sobre o caso. O TCU entende que a suspensão não acarretará prejuízo irreversível ao interesse público e não impactará a operação do porto.

A decisão foi tomada no âmbito de uma representação a respeito de possíveis irregularidades na Licitação Eletrônica 51/2025, conduzida pela Autoridade Portuária de Santos.

A empresa Etesco Construções e Comércio contrariou sua desclassificação, que teria ocorrido porque não houve o encaminhamento da planilha de composição de custos, por equívoco formal.

A proposta do consórcio foi de aproximadamente R\$ 10 milhões abaixo da posteriormente classificada em primeiro lugar. Ou seja, alegadamente, pode haver potencial prejuízo ao erário estimado em aproximadamente R\$ 10 milhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/08/2026

GRANDES PETROLÍFERAS MUNDIAIS REGISTRAM LUCROS CADA VEZ MAIORES COM GUERRA PROLONGADA NO IRÃ

O presidente americano Donald Trump reclamou dos 'ganhos exorbitantes' das empresas e disse que Exxon e Chevron deveriam devolver ao público uma parte dos lucros

Por AP

NOVA YORK - Enquanto os combates no Irã abalam os mercados de energia e fazem disparar os preços do petróleo, as gigantes petrolíferas mundiais continuam registrando lucros enormes. Seis das maiores empresas europeias do setor registraram lucros combinados de US\$ 22 bilhões no primeiro trimestre, mais de 40% acima do ano passado.

A BP, com sede em Londres, mais que dobrou seus lucros, atingindo US\$ 3,9 bilhões de dólares no segundo trimestre, informou a empresa na terça-feira, 4.

Já a Saudi Aramco, da Arábia Saudita, registrou no segundo trimestre um aumento de 44% no lucro líquido em relação ao mesmo período do ano anterior. O ganho atingiu US\$ 32,7 bilhões, impulsionado pela alta nos preços do petróleo bruto, dos derivados refinados e dos produtos químicos.



Embarcações na região do Estreito de Ormuz Foto: - /AFP

O desempenho excepcional das grandes petrolíferas da Europa e do Oriente Médio ocorre após os relatos de lucros enormes das maiores empresas de perfuração de petróleo dos Estados Unidos na semana passada.

À medida que o conflito se prolonga, os altos preços do petróleo elevam o custo da gasolina, do combustível de aviação e do diesel, o que gerou custos de transporte mais elevados. No Ocidente, encher o tanque do carro



ou comprar uma passagem aérea custa mais caro aos consumidores. Mas a situação em várias partes da Ásia é mais grave, pois a região depende em maior medida do combustível exportado via Estreito de Ormuz. Em alguns países, as reservas de combustível diminuíram, o que levou ao racionamento e a fechamentos esporádicos de escolas e repartições públicas.

Embora os preços do petróleo tenham recuado nesta semana, as grandes empresas de energia dos Estados Unidos provocaram a irritação do presidente Donald Trump, que as criticou por seus lucros desproporcionais.

Trump afirmou que não está satisfeito com a Chevron e a ExxonMobil, embora os preços da energia tenham disparado somente depois que os Estados Unidos e Israel atacaram o Irã no final de fevereiro, e o Estreito de Ormuz tenha ficado, na prática, fechado ao tráfego de petroleiros. Aproximadamente 20% do petróleo mundial costuma passar pelo estreito.

“Elas ganharam dinheiro demais, dinheiro demais”, disse Trump na segunda-feira, 3. “Elas deveriam devolver parte disso ao público, e é melhor que reduzam o preço de varejo.”

A Exxon Mobil informou na sexta-feira que seus lucros no segundo trimestre dobraram, chegando a US\$ 14,5 bilhões, impulsionados por uma produção recorde de diesel. A gigante do petróleo, com sede em Spring, no Texas, obteve US\$ 116 bilhões em receita, um aumento de 42%.

A Chevron, com sede em Houston, quase quadruplicou seus lucros, chegando a US\$ 12 bilhões, e sua receita cresceu 56%, ultrapassando os US\$ 70 bilhões.

Na terça-feira, o preço do petróleo bruto dos Estados Unidos (WTI) caiu 5,4%, ou US\$ 4,36, chegando a US\$ 75,98 por barril. A forte queda ocorreu após comentários do secretário do Tesouro, Scott Bessent, que declarou à CNBC que os Estados Unidos e o Irã poderiam chegar a um acordo até esta quarta-feira para reabrir o estreito.

Os preços do petróleo bruto dos Estados Unidos caíram em relação aos cerca de 92 dólares por barril registrados no final de julho, mas continuam mais de 13% acima do nível em que se encontravam quando o conflito com o Irã começou. O petróleo Brent, referência internacional, caía na manhã 1,3%, sendo negociado a US\$ 80,40 o barril.

Uma resolução do conflito com o Irã, que já dura mais de cinco meses, poderia dar às transportadoras de petróleo a possibilidade de retirar navios do Golfo Pérsico, onde petroleiros com petróleo bruto e outros produtos ficaram retidos durante os combates.

As ações das principais empresas petrolíferas já subiram entre 20% e 30% este ano, superando com facilidade os ganhos de 13% do índice S&P 500.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/08/2026

OPINIÃO - PAÍS TRAVA NO SETOR ELÉTRICO AO TROCAR COMPETIÇÃO POR INFLUÊNCIA E RISCO PRIVADO POR ENCARGO PÚBLICO

Num setor estratégico, transparência, concorrência e segurança jurídica estimulam investimentos e inovação

Por Heber Galarce

Prosperidade não nasce apenas de recursos naturais, capital ou boas intenções. Nasce de instituições capazes de distribuir oportunidades, disciplinar o poder econômico e permitir que novas tecnologias desafiem velhos arranjos.

Essa é uma das principais lições de Daron Acemoglu, Simon Johnson e James A. Robinson, laureados com o Nobel de Economia de 2024 por seus estudos sobre como as instituições se formam

e afetam a prosperidade. Sociedades avançam quando constroem instituições inclusivas. Ficam para trás quando preservam instituições extrativas: aquelas que concentram ganhos em poucos grupos, socializam custos e bloqueiam a inovação que poderia reorganizar mercados.

O setor elétrico brasileiro deveria refletir sobre essa lição. Num setor estratégico, transparência, concorrência e segurança jurídica estimulam investimentos e inovação.



Segurança energética importa, mas não pode afastar concorrência nem impedir que baterias, geração distribuída, gestão da demanda, biogás e biomassa disputem em bases isonômicas Foto: Zhu Difeng/Adobe Stock

O País tem recursos naturais, tecnologia, capital e consumidores atentos à tarifa. Ainda assim, o setor centraliza decisões, transfere riscos e protege soluções tradicionais. A inovação é celebrada, mas nem sempre entra nas regras.

O Leilão de Reserva de Capacidade na forma de Potência (LRCAP) 2026 expõe essa disfunção. Contratar potência para suprir horários críticos é legítimo. A questão é por que uma decisão bilionária avançou sob dúvidas relevantes: mudança de modelagem, alta de preços-teto, baixa competição e concentração em poucos grupos. Nada disso prova irregularidade isoladamente; em conjunto, exige escrutínio.

A área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) estimou sobrepreço de até R\$ 214 bilhões; R\$ 138 bilhões em cálculo alternativo. O Ministério Público Federal (MPF) alertou para impacto superior a R\$ 500 bilhões nos contratos. A Aneel indicou alta de R\$ 2,3 bilhões no encargo de potência até abril de 2027. A discussão saiu dos autos e chegou à tarifa.

Segurança energética importa, mas não pode afastar concorrência nem impedir que baterias, geração distribuída, gestão da demanda, biogás e biomassa disputem em bases isonômicas. Se uma termica for necessária, deve vencer em ambiente claro e competitivo.

A decisão do Tribunal de Contas da União deve ser respeitada, mas não encerra a questão. Encaminhar informações ao Cade, ao MPF e, se necessário, à Polícia Federal (PF) não é prejudicar; é proteger a integridade regulatória e separar divergência técnica, erro administrativo, captura e eventual ilícito.

O Brasil não prosperará no setor elétrico enquanto trocar competição por influência e risco privado por encargo público. Energia firme é necessária. Instituições firmes também.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/08/2026



Nos próximos 15 anos, a quantidade de carga a ser transportada no país vai aumentar 300%, impulsionada pelas exportações de commodities. “Entendeu o tamanho do problema?”, questionou o ministro dos Transportes, George Santoro. Ele lança no próximo dia 12 o Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, que prevê investimentos de R\$ 1,225 trilhão, conforme cálculos que ainda são refinados e que foram antecipados à coluna.

Pela primeira vez, a previsão de investimentos privados em logística chegará a 60% do total, superando os públicos. Serão R\$ 734,4 bilhões ante R\$ 490,5 bilhões.

“Hoje, somos muito eficientes no agronegócio, mas outros países vão crescer a eficiência deles”, comentou. “Então, o que definirá a renda disponível no país será o custo logístico.”

A aposta do PNL para atacar esse problema é melhorar acesso a portos por ferrovias e rodovias. Isso dará mais opções aos operadores logísticos, disse o ministro.

O plano pretende ajudar a decidir onde alocar investimentos. O ministro contou ter sido procurado por uma grande empresa que queria instalar uma planta no Mato Grosso. Queria usar uma hidrovia e perguntou se haveria conexão ferroviária. É o tipo de informação que não tem no PNL atual, mas estará disponível na internet na versão 2050.

Para ser uma base confiável de informações, o plano pegou no pulso da economia real de uma forma inédita. Utilizou como um ponto de partida os Conhecimentos de Transporte Eletrônicos (CT-e), que informam a movimentação de carga.

As versões anteriores do PNL se valiam de dados de notas fiscais. Que, por causa de planejamento tributário, nem sempre expressam o trânsito efetivo das mercadorias. “Nos conhecimentos, eu tenho o peso e tenho qual é a mercadoria”, disse Santoro, que já foi secretário de Fazenda de Alagoas.

Além disso, foram entrevistados os 400 maiores embarcadores de carga do país, para saber os planos deles para o futuro e para onde caminhará a demanda por logística.

A escuta à economia e aos Estados foi apoiada também por uma série de dez eventos realizados em parceria com o Valor na série de debates “Logística no Brasil”. Foram ainda incorporados 25 planos estaduais de logística.

Desse conjunto de dados, emergiu o quadro que mostra a urgência de melhorar o acesso aos portos por ferrovias. Em Paranaguá (PR), por exemplo, a carga fica 540 horas aguardando embarque. Há acúmulo, e os portos das proximidades não são alternativas por falta de acesso por trens. Problema semelhante ocorre no porto de Santos (SP), comentou o ministro.

Um projeto de destaque no PNL é o arco Sudeste, composto por uma ferrovia nova que ligará Cariacica (ES) a Nova Iguaçu (RJ). “Passa em frente a 80% da produção nacional de óleo e gás”, resumiu. Essa linha se conecta na malha já existente, hoje sob concessão da MRS, e chega em São Paulo.

A intenção do PNL é finalmente resolver o problema das ferrovias atravessando a capital paulista, construindo o Ferroanel - que tem projeto desde 1960, da época do governador Adhemar de Barros. “Vamos resolver agora, dentro da concessão”, afirmou Santoro. Do Ferroanel, será possível acessar as Malha Oeste e chegar a Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia.

“Eu acesso a 15 portos com esse corredor”, disse. “Mais do que isso, conecto com a Malha Sul e com a Norte-Sul - eu acesso qualquer lugar do Brasil.” Na parte que passa por Espírito Santo e Rio de Janeiro, o corredor passa por reservas de gás que podem viabilizar a produção de fertilizantes no país, no atual cenário de tensão geopolítica.

Pela primeira vez, informou, vai ficar claro o aporte de recursos federais em concessões, principalmente de ferrovias. Em alguns projetos, verbas da União vão fechar o “gap de viabilidade”.

Porém, o valor será limitado. “Se for maior do que o capex [investimento em ativo fixo] do projeto, não financio.”

Santoro afirmou que haverá espaço fiscal para isso, supondo que o orçamento da pasta será mantido em R\$ 15 bilhões por ano. “Eu não fiz 25 concessões rodoviárias? Eu economizei pelo menos R\$ 5 bilhões em manutenção”, contabilizou. Além disso, as cerca de 20 concessões renovadas no atual governo pagarão outorgas de cerca de R\$ 20 bilhões nos próximos 14 ou 15 anos.

A atenção à situação das contas públicas também é algo novo no PNL. Desta vez, será fixado um limite orçamentário. “Nos PNLs do passado, se você somasse todos os projetos, dava uns quatro PIBs”, comentou.

O plano também inovará ao informar, em cada projeto, o risco ambiental envolvido.

Num contexto de eleições muito disputadas, a pergunta é qual a garantia de realização dos investimentos previstos no PNL. O ministro aponta para a governança em torno dele, que envolve uma lei e quatro ministérios, além de comitês que contam com a participação do setor privado. Além disso, lembra, a maior parte dos investimentos serão privados, baseados em contratos.

Numa área marcada no passado recente por projetos mirabolantes, o PNL 2050 buscou a economia real para ser mais útil à dura tarefa de planejar a longo prazo no Brasil.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/08/2026

PARA ENFRENTAR EL NIÑO, GOVERNO REDUZIRÁ GERAÇÃO HIDRELÉTRICA

A ideia é preservar a água dos reservatórios diante da possibilidade de o fenômeno climático ser mais intenso no segundo semestre

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília



Usina Hidrelétrica de Belo Monte pode ser afetada por um El Niño mais intenso — Foto: Reprodução / Facebook

O governo decidiu nesta quarta-feira (5) reduzir a geração de energia das usinas hidrelétricas para preservar a água dos reservatórios, diante da possibilidade de o fenômeno climático El Niño acontecer de forma mais intensa no segundo semestre. A medida integra um pacote de ações aprovado pelo Comitê de Monitoramento do Setor

Elétrico (CMSE) para reforçar a segurança do abastecimento de energia em 2026 frente aos possíveis impactos.

A decisão foi tomada em reunião ordinária do CMSE, órgão do governo brasileiro coordenado pelo Ministério de Minas e Energia (MME) que avalia e acompanha permanentemente a segurança e a continuidade do suprimento de energia elétrica em todo o país.

Na prática, o governo decidiu pela redução das defluências, ou seja, menos água será liberada dos reservatórios, o que, conseqüentemente, reduzirá o volume que passa pelas turbinas das hidrelétricas e gera energia. A medida, segundo o MME, visa “à garantia da segurança hídrica futura do sistema”.

Preocupação com a região Norte

O pacote de ações também inclui uma sala de monitoramento do abastecimento de combustíveis para sistemas de geração da região Norte.



De acordo com o MME, durante a reunião, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) apresentou o acompanhamento contínuo das condições de navegabilidade, dos níveis de estoques, da logística de distribuição e da execução dos planos de contingência elaborados pelos agentes do setor para garantir o abastecimento de combustível aos sistemas de geração da região Norte do país.

"Foram ressaltadas medidas preventivas, como a formação antecipada de estoques, a utilização de embarcações de diferentes portos, operações de transbordo e a articulação entre empresas e órgãos públicos. O objetivo é preservar a regularidade do abastecimento de combustíveis e mitigar riscos ao suprimento de energia elétrica nos sistemas isolados da região", afirmou o ministério, em nota.

As medidas também incluem o acompanhamento intensivo das condições hidrometeorológicas que impactam o sistema elétrico, a continuidade das ações do Plano de Recuperação dos Reservatórios de Regularização do País, a articulação com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) para monitoramento e indução de medidas preventivas pelos agentes que atuam nos diferentes segmentos do setor, além da participação em grupos interinstitucionais relacionados ao El Niño, como os da Casa Civil e da Defesa Civil.

No fim do mês passado, o comitê já havia deliberado, em reunião extraordinária, pela antecipação da contratação de cinco usinas termelétricas cujos contratos previam entrada em operação apenas em 2027 e 2028. A medida, também motivada pelas previsões de um El Niño mais intenso, permite que as usinas fiquem disponíveis para despacho ainda neste ano, com contratos firmados.

As usinas passarão a ficar disponíveis para despacho a partir de 1º de setembro, mediante a assinatura de aditivos contratuais. Na prática, elas somente serão acionadas pelo ONS caso haja necessidade de suprimento, mas passam a integrar o conjunto de recursos contratados para atendimento ao sistema. No total, as usinas antecipadas garantirão a disponibilidade de 1,8 gigawatt (GW) de capacidade.

A decisão considerou a avaliação do governo sobre a possibilidade de um episódio mais intenso de El Niño, que pode reduzir as chuvas na região Norte e afetar a geração das hidrelétricas dos rios Madeira e de Belo Monte, além de aumentar o consumo de energia elétrica devido à elevação das temperaturas. Segundo dados apresentados na reunião desta quarta-feira, a probabilidade de o fenômeno ocorrer com intensidade ainda maior no segundo semestre deste ano é de 70%.

A maior parte das térmicas em questão havia sido contratada durante o Leilão de Reserva de Capacidade (LRCAP), realizado em março. De acordo com o MME, a antecipação desses contratos recompõe o montante que não foi contratado para este ano. O certame previa a contratação de cerca de 4,2 gigawatts (GW) de potência para atendimento neste ano, mas conseguiu contratar aproximadamente 2,2 GW.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/08/2026

LUCRO DA AURA MINERALS ATINGE RECORDE DE US\$ 217,7 MILHÕES NO 2º TRIMESTRE

Entre abril e junho, a receita líquida totalizou US\$ 335,9 milhões, crescimento anual de 76%, beneficiado pelo aumento nas vendas e por preços dos metais mais favoráveis

Por Victor Meneses, Valor — São Paulo

A Aura Minerals registrou um lucro líquido recorde de US\$ 217,7 milhões no segundo trimestre de 2026, mais de 26 vezes superior ao ganho de US\$ 8,1 milhões apresentado no mesmo período de 2025. O desempenho foi impulsionado por um lucro operacional de US\$ 175,3 milhões no último trimestre, sendo 93% maior na comparação anual.

Segundo a companhia, ambos períodos foram “materialmente impactados” por ganhos não-caixa relacionados à marcação a mercado (MTM) de “collars” de ouro — operações de proteção de preço (hedge).



Além dos resultados, a Aura anunciou o pagamento de dividendos de cerca de US\$ 60,4 milhões — Foto: Divulgação

Entre abril e junho, a receita líquida da companhia totalizou US\$ 335,9 milhões, representando um crescimento anual de 76%, beneficiada pelo aumento nas vendas e por preços dos metais mais favoráveis, com o preço médio do ouro aumentando 35% e o preço médio do cobre subindo 41%, em relação ao mesmo período de 2025. O forte

desempenho da receita puxou os outros resultados da companhia.

O volume de vendas da Aura Minerals no trimestre foi de 78.414 onças equivalentes de ouro (Geo), aumento de 26% na comparação anual a preços correntes, principalmente devido a melhores vendas nas minas de Almas e Borborema (agora em produção comercial) e pela adição da Mineração Serra Grande (MSG).

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) ajustado foi de US\$ 196,6 milhões no trimestre encerrado em junho, avanço de 85% em um ano.

Ao final de junho, a dívida líquida da Aura Minerals era de US\$ 168 milhões, um aumento em comparação aos US\$ 115,2 milhões de dívida do final de março, explicado pelos dividendos e pela recompra de ações de US\$ 67,7 milhões e investimentos em expansão de US\$ 53,5 milhões. Esses fatores foram parcialmente compensados pelo fluxo de caixa livre recorrente de US\$ 80,2 milhões. A alavancagem ficou em 0,21 vez.

Além dos resultados trimestrais, a Aura anunciou o pagamento de dividendos no valor de US\$ 0,72 por ação, correspondente a cerca de US\$ 60,4 milhões no total. O dividendo será pago em dólares no dia 28 de agosto, com base na posição acionária de 18 de agosto.

Os detentores de certificados de depósito de valores mobiliários, conhecidos como BDRs, terão direito a US\$ 0,24 por BDR, uma vez que cada ação da Aura Minerals equivale a três BDRs e deverão receber o pagamento por volta de 8 de setembro, em reais, com base na taxa de câmbio de mercado a ser divulgada em comunicado específico antes da data de pagamento.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/08/2026

BRAVA FECHA 2º TRIMESTRE COM LUCRO DE R\$ 871 MILHÕES

Valor representa queda de 16,9% em comparação com lucro de igual período em 2025

Por Fábio Couto, Valor — Rio

A Brava Energia registrou lucro líquido de R\$ 871 milhões no segundo trimestre de 2026, o que corresponde a uma queda de 16,9% em comparação com igual período em 2025, quando apurou ganho de R\$ 1,049 bilhão.

Segundo a empresa, o resultado foi impactado por margem de 13% no segmento de “downstream” e por extração crescente de petróleo, além do efeito causado pela alta de 23% nos preços médios de venda de petróleo.

A receita líquida da empresa subiu 14% no trimestre encerrado em junho, para R\$ 3,598 bilhões, na comparação anual. Leia também: Investimento direto retrata distanciamento entre Brasil e Argentina

Flávio Bolsonaro disse que teve filhas para cuidar dele na velhice: 'Fiz duas filhas exatamente para isso'



Navio-plataforma da Brava Energia — Foto: Reprodução/Brava Energia

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) ajustado da Brava subiu 33% no trimestre passado, para R\$ 1,774 bilhão.

A dívida líquida consolidada da Brava encerrou o segundo trimestre em R\$ 1,626 bilhão, equivalente a uma queda de 2% em relação ao trimestre anterior. Com isso, a alavancagem medida pela relação entre a dívida líquida e o Ebitda, no segundo trimestre, foi de 1,97 vez, contra 3,11 vezes no segundo trimestre do ano passado e 1,84 vez no primeiro trimestre de 2026.

“Alcançamos marcas históricas de receita e Ebitda no segundo trimestre, impulsionados pela captura de eficiências e pelo forte momento comercial dos nossos ativos”, disse o diretor financeiro e de relações com investidores da Brava Energia, Luiz Carvalho.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/08/2026

GOVERNO ASSINA CONTRATOS COM EMPRESAS VENCEDORAS NO LEILÃO DO PRÉ-SAL

Os bônus de assinaturas dos cinco blocos somaram R\$ 103,72 milhões, enquanto os investimentos mínimos previstos na primeira fase dos contratos, a de exploração, totalizam R\$ 451,5 milhões

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Acordos foram firmados com a ANP, o Ministério de Minas e Energia e a Pré-Sal Petróleo (PPSA) — Foto: Andre Ribeiro/Banco de Imagens Petrobras

Os contratos de áreas do pré-sal que foram licitadas em outubro do ano passado foram assinados nesta quarta-feira (5), em cerimônia em Brasília. O certame, no âmbito do 3º ciclo da Oferta Permanente de Partilha, teve cinco blocos arrematados – Esmeralda e Ametista, na Bacia de Santos; e Citrino, Itaimbezinho e Jaspe, na Bacia de Campos.

O bloco Esmeralda foi arrematado pela Karoon, enquanto o bloco Ametista teve como vencedor o consórcio Cnooc (60%) e Sinopec (40%), ambas chinesas. Citrino e Itaimbezinho foram arrematados, respectivamente, por Petrobras e Equinor. Já o consórcio formado por Petrobras (60%) e Equinor (40%) levou o bloco Jaspe. No leilão, os blocos Ônix e Larimar não receberam ofertas.

Os acordos foram firmados com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o Ministério de Minas e Energia (MME) e a Pré-Sal Petróleo (PPSA), responsável pela gestão dos contratos de partilha do pré-sal.

Segundo a ANP, os bônus de assinaturas dos cinco blocos, fixos e determinados no edital da oferta permanente de partilha, somaram R\$ 103,72 milhões, enquanto os investimentos mínimos previstos na primeira fase dos contratos, a de exploração, totalizam R\$ 451,5 milhões.

“Os bônus de assinatura previstos nos contratos também contribuem para a recomposição do caixa da União e ampliam a capacidade de investimento em áreas essenciais para o país”, disse, em nota, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

O 4º ciclo da oferta permanente de partilha está aberto e prevê a oferta de 23 blocos nas bacias de Santos e Campos.

Oferta permanente

A oferta permanente é uma modalidade mais ágil em relação ao modelo tradicional de leilões, e as empresas não precisam esperar um novo edital. Quando conseguem se habilitar para a oferta permanente, as petroleiras sempre estão aptas para arrematar blocos de petróleo.

No modelo tradicional, as empresas são habilitadas para cada leilão e os blocos incluídos em editais unicamente produzidos para cada certame. Já na oferta permanente, o edital é único e só é alterado para inclusão de novas áreas e exclusão de blocos que foram arrematados por empresas ou que venham a ser excluídos por outros motivos.

Os leilões públicos, nos quais as empresas apresentam ofertas pelas áreas pretendidas, continuam ocorrendo como habitualmente – são as sessões públicas de cada ciclo da oferta permanente. Entre a declaração de interesse e os leilões, decorre um prazo de 120 dias.

Os vencedores das sessões públicas passam a cumprir prazos de entrega dos documentos exigidos no edital e de assinatura dos contratos, que podem ser de concessão ou de partilha, entre outras etapas previstas no cronograma da oferta permanente.

O critério para vencer o leilão de uma área de petróleo sob o regime de concessão é o valor ofertado do bônus de assinatura e o Programa Exploratório Mínimo (PEM). Na oferta permanente de concessão, vence quem tiver a maior nota, calculada mediante atribuição de pontos e pesos aos critérios de bônus de assinatura e do PEM.

Na oferta permanente de partilha, o critério para definir o vencedor da sessão pública é o maior percentual de excedente em óleo para a União em relação ao valor mínimo estabelecido no edital.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/08/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

O INSTITUTO PORTA ANUNCIOU A CHEGADA DE DANIELLE CLERMAN COMO NOVA DIRETORA DE OPERAÇÕES.

Executivos 05/08/2026 - 20:59



O Instituto PORTa anunciou a chegada de Danielle Clerman como nova diretora de operações. A nomeação marca uma nova fase da instituição, que passa a intensificar sua atuação na capacitação e desenvolvimento de profissionais para o setor logístico-portuário.

Engenheira e professora da Unisinos, Danielle possui trajetória nas áreas de engenharia e infraestrutura. Com a nova diretoria, o PORTa reforça seu posicionamento como agente de formação e qualificação profissional, ampliando iniciativas voltadas à educação executiva e ao

desenvolvimento de talentos para o setor.

O Instituto PORTa atua no desenvolvimento, capacitação e conexão de profissionais para o setor portuário e logístico. Em nota, a instituição destacou que mantém seu compromisso com a geração de oportunidades, agora com foco ainda mais claro na preparação de profissionais para os desafios reais da logística portuária no Brasil e na América Latina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2026

PRIORIDADE PARA NAVIOS-PATRULHA MARCA VOLTA DE PROJETOS DE DEFESA AO FMM

Por Danilo Oliveira Indústria naval 05/08/2026 - 20:27



Pleito conduzido pela Emgepron abrange 3 unidades de 500 toneladas, cujo construtor será definido por licitação a ser lançada. Projeto NP500BR, desenvolvido pela empresa está certificado e encontra-se pronto para fase de detalhamento e construção

A Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) obteve prioridade de financiamento de R\$ 1,35 bilhão do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a construção de três navios-patrolha de 500 toneladas (NP500BR), desenvolvidos a partir de um projeto básico nacional elaborado pela empresa. Está prevista a publicação do

edital de licitação para a definição do estaleiro construtor, conforme o regulamento de contratações da Emgepron. A 63ª reunião ordinária do conselho diretor do FMM ocorreu em meados de julho e aprovou cerca de R\$ 11 bilhões em prioridades de financiamento para mais de 15 projetos do setor naval e portuário.

O NP500BR tem entre as principais características técnicas: 58,9 metros de comprimento total, boca moldada de 9 metros e calado máximo de 2,6 metros. O deslocamento padrão é de 520 toneladas, com velocidade máxima superior a 21,5 nós e autonomia de 20 dias. A embarcação comporta uma tripulação de 43 pessoas e possui raio de ação de 2.843 milhas náuticas a velocidade de cruzeiro. O projeto prevê ainda motores diesel de alta potência, sistemas modernos de navegação e comunicações, além de armamento composto por canhão de até 40 milímetros (mm) e metralhadoras de 20 mm controladas remotamente.

No parecer apresentado ao Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), a Emgepron informou que essas embarcações possuem elevado índice de conteúdo local e foram concebidas para atender aos requisitos da Marinha do Brasil, com capacidade de atuar inclusive como 'navio-mãe' de veículos de superfície não tripulados.

A Emgepron também ressaltou que implementação do NP500BR vai ao encontro da Estratégia Nacional de Defesa (END) e do Livro Branco de Defesa, estando o projeto inserido no Programa de Obtenção de Navios-Patrolha (Pronapa), previsto no Portfólio de Projetos Estratégicos de Defesa (PPED), no Plano Estratégico da Marinha do Brasil (PEM 2040) e no Plano de Direção Setorial do Material da Marinha.

A empresa acrescentou que o projeto encontra-se pronto para a fase de detalhamento e construção e que já foi certificado por sociedade classificadora internacional conforme normas Rinamil 2017. "A seleção do estaleiro responsável pela execução das obras será realizada por meio do processo licitatório, garantindo transparência e competitividade. Após essa etapa, será possível detalhar cronogramas físico-financeiros, custos por obra e estimativas de geração de empregos diretos e indiretos", pontuou no parecer.

De acordo com o cronograma estimado apresentado ao CDFMM, o projeto de construção dos três navios-patrolha será realizado em 96 meses após a eficácia do contrato de construção. Segundo o

parecer, a expectativa é de que o contrato de construção dos NPa500BR ocorra no primeiro trimestre de 2027. A geração de empregos prevista será apresentada após a definição da empresa vencedora do processo licitatório. O agente financeiro, que poderá ser o BNDES, o Banco do Brasil ou a Caixa, também será definido posteriormente.

A prioridade aprovada para a Emgepron na reunião marcou a volta de projetos da esquadra nas análises do CDFMM. O pleito está entre os enquadramentos de projetos previstos na Lei 10.893/2004, que inclui a concessão de empréstimo às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa. A legislação permite até 100% do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo.

A Emgepron é uma empresa pública de direito privado, vinculada ao Ministério da Defesa por intermédio da Marinha do Brasil, e reconhecida como empresa estratégica de defesa. O modelo de atuação da empresa não depende de orçamento fiscal, na medida em que ela possui autonomia financeira e atua como estruturadora e gerenciadora de projetos de alta complexidade para a defesa nacional.

A Emgepron tem em seu portfólio a participação na construção e exportação de navios-patrolha para países como Paraguai e Namíbia, a modernização de fragatas brasileiras, a criação da Amazul e a entrega de centenas de embarcações sociais e escolares. Nos últimos anos, a empresa conduziu programas estratégicos como as Fragatas Classe Tamandaré, o navio polar Almirante Saldanha e o navio-patrolha brasileiro NPa500BR, além de iniciativas inovadoras, como o programa 'Suppressor', voltado para sistemas marítimos autônomos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2026

ARTIGO - CONTRATO CIVIL NÃO É "PEJOTIZAÇÃO": PRECISAMOS CORRIGIR O ERRO TERMINOLÓGICO

Por Maurício Pepe De Lion Opinião 05/08/2026 - 20:28



O Poder Judiciário brasileiro habituou-se a um jargão que, de tanto ser repetido no cotidiano das relações de trabalho e nas páginas do contencioso, acabou por consolidar um grave e persistente equívoco conceitual: rotular um instituto legal legítimo pelo nome da patologia que o corrompe. Trata-se da popularização do termo "pejotização" para definir, de forma indistinta e frequentemente pejorativa, qualquer modelo de contratação de prestadores de serviços operado por meio de pessoas jurídicas ou arranjos societários de natureza civil.

Esse vício de linguagem e de interpretação não é inofensivo. Ele deforma a compreensão técnica das ferramentas de gestão, gera um ambiente de desconfiança infundada e, por vezes, criminaliza escolhas organizacionais perfeitamente alinhadas com os princípios constitucionais da livre iniciativa e da eficiência operacional. A estruturação de parcerias com profissionais de alta especialização por meio de contratos civis é um direito chancelado pela legislação e essencial para a dinâmica de setores estratégicos e de alta tecnologia da economia contemporânea.

A discussão ganha contornos particularmente sensíveis no setor portuário. Um terminal que contrata, por meio de pessoa jurídica, um consultor sênior em dragagem para dimensionar a expansão de um berço de atracação, profissional este que define seu próprio cronograma técnico, presta serviços simultâneos a outros terminais e é remunerado por entrega, não por jornada, está diante de uma relação genuinamente autônoma. Rotular essa contratação de "pejotização", sem examinar a rotina fática, desconsidera justamente o que a distingue de um vínculo empregatício: a ausência de



subordinação e de exclusividade. O mesmo se repete com despachantes aduaneiros, agentes marítimos, consultores em comércio exterior e engenheiros de manutenção de guindastes e pórticos, categorias que sustentam a operação portuária brasileira exatamente porque atuam com autonomia técnica, não como quadro fixo disfarçado.

A fraude trabalhista e a simulação de vínculo são desvios reais e graves que devem, por óbvio, ser combatidos com rigor pelas autoridades e repudiados pelas próprias empresas. No entanto, o desvio não reside na escolha do modelo societário ou no uso da personalidade jurídica em si, mas sim no eventual desvirtuamento factual observado na rotina da operação. O elemento que descaracteriza um contrato de natureza civil não é a sua constituição formal, mas a presença oculta e dissimulada de subordinação clássica e pessoalidade no cotidiano operacional. Não se pode definir a validade de uma ferramenta prevista em lei pelo nome do erro cometido por quem a utiliza de forma inadequada.

O Supremo Tribunal Federal já consolidou o entendimento robusto, contemporâneo e definitivo a favor da modernização das relações econômicas e contratuais no país. Ao julgar a licitude de modelos organizacionais alternativos e referendar a terceirização da atividade-fim, como fixado nas decisões históricas do Tema 725 de repercussão geral e na Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) 48, a Suprema Corte conferiu às corporações a prerrogativa de optar por desenhos estruturais que garantam sua competitividade. O STF reconheceu que a divisão do trabalho, a descentralização de serviços e a autonomia contratual são pilares para o desenvolvimento econômico. Portanto, a contratação de natureza civil não deve ser tratada sob o manto do receio defensivo: ela é um direito da empresa.

O cerne do debate contemporâneo, desta forma, desloca-se da validade abstrata do modelo contratual para a sua sustentabilidade prática e factual. Para diretores jurídicos, diretores de recursos humanos e CEOs, o desafio atual não deve ser o receio difuso de aplicar alternativas lícitas que a legislação e a jurisprudência asseguram ao ambiente de negócios. O verdadeiro foco estratégico deve estar no fortalecimento e no refinamento da governança corporativa. A segurança jurídica dessas contratações não se alcança recuando diante da modernização das estruturas corporativas, mas garantindo que a realidade confira respaldo absoluto à autonomia da vontade das partes.

Na prática do alto escalão e na contratação de mão de obra altamente especializada, a sustentabilidade jurídica exige o desenho do que podemos chamar de uma rigorosa "cadeia de custódia de fatos". Trata-se de um protocolo de governança que conecta organicamente os departamentos Jurídico, de Recursos Humanos e as Diretorias de Operações. Não basta que o instrumento escrito preveja a autonomia do prestador sênior ou do consultor estratégico - é imperativo que os fluxos operacionais, sistemas de tecnologia, rotinas de comunicação, ordens de serviço e verificações de metas reflitam, com absoluta precisão, uma relação estritamente comercial, horizontal e interempresarial.

Essa cadeia de custódia de fatos pressupõe a realização de auditorias periódicas na rotina das organizações, avaliando se as lideranças internas não estão estendendo o poder diretivo e disciplinar, típicos do modelo celetista, àqueles que foram integrados ao ecossistema para entregar um resultado autônomo e especializado. Elementos cotidianos sutilmente desvirtuados são os verdadeiros catalisadores de contingências judiciais e fiscalizações rigorosas. A segurança jurídica não é um produto estático a ser alcançado no momento da assinatura de uma minuta e depois arquivado em uma gaveta; é um processo contínuo, dinâmico e vigilante de gestão de riscos.

A advocacia trabalhista empresarial de elite não atua mais como o "bombeiro" focado em mitigar danos no contencioso massificado quando o prejuízo financeiro já bate à porta. Seu papel é eminentemente consultivo, preventivo e corporativo, devendo sentar-se à mesa diretiva ao lado dos tomadores de decisão para desenhar matrizes de risco personalizadas, estruturar fluxos de conformidade e treinar lideranças. É essa postura proativa que protege o fluxo de caixa das companhias e garante a sustentabilidade do negócio.



Em síntese, é hora de qualificar o debate nacional, abandonar os jargões acusatórios e conferir a devida higidez terminológica e conceitual às ferramentas legítimas que sustentam a eficiência, a inovação e o crescimento das empresas no país.

Maurício Pepe De Lion é sócio da área trabalhista do Dias Carneiro Advogados.260805-mauricio-pepe-de-lion-socio-dias-carneiros-advogados-edit-artigo.jpg

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2026

ONE TEM LUCRO DE US\$ 31 MILHÕES NO 1º TRIMESTRE FISCAL

Da Redação Navegação 04/08/2026 - 21:23



A armadora de contêineres Ocean Network Express (ONE) registrou lucro líquido de US\$ 31 milhões no primeiro trimestre do ano fiscal 2026 (encerrado em 30 de junho), queda em relação aos US\$ 86 milhões do mesmo período do ano anterior, mas elevou de forma expressiva sua projeção de lucro para o exercício completo, de US\$ 300 milhões para US\$ 900 milhões, segundo resultados financeiros divulgados pela companhia em 3 de agosto de 2026. A receita do trimestre somou US\$ 4,54 bilhões (US\$ 4,539 bilhões), com EBITDA de US\$ 707 milhões e EBIT de US\$ 76 milhões.

A queda no lucro trimestral foi atribuída à alta nos custos de combustível provocada pelos efeitos da guerra envolvendo o Irã, que pressionou as despesas operacionais mesmo com demanda de carga forte e gestão disciplinada de capacidade. No período, a ONE transportou 3,26 milhões de TEUs, com tarifa média de frete de US\$ 1.300 por TEU.

A Ocean Network Express (ONE) é uma armadora de contêineres, sediada em Singapura, formada em 2017 pela fusão dos negócios de transporte de contêineres de três grandes companhias japonesas: NYK (Nippon Yusen Kaisha), MOL (Mitsui O.S.K. Lines) e K Line (Kawasaki Kisen Kaisha).

Perspectivas revisadas

Diante da manutenção de tarifas de frete elevadas e demanda de carga sustentada, a ONE elevou sua projeção de receita para o ano fiscal completo de US\$ 18,5 bilhões para US\$ 19,4 bilhões, o EBITDA esperado subiu de US\$ 3 bilhões para US\$ 3,6 bilhões, e o EBIT projetado mais que dobrou, de US\$ 500 milhões para US\$ 1,1 bilhão. A companhia informou esperar tarifas de frete elevadas ao menos até o segundo trimestre fiscal, mas alertou que a projeção assume estabilização das operações no Estreito de Ormuz até outubro, além da manutenção do desvio de rotas pelo Cabo da Boa Esperança ao longo de todo o exercício.

Ajustes de rota no Brasil

Nas fontes públicas da própria ONE, a companhia confirmou alteração na rotação do serviço Latin East Coast Europe Express (LUX), retirando de forma permanente a escala em Paranaguá, com efeito a partir da chegada do navio "Navios Vermilion" a Roterdã em 6 de maio de 2026. A nova rotação do serviço passa a incluir Roterdã, Hamburgo, Antuérpia, Lisboa, Algeciras, Santos, Buenos Aires, Montevideu, Itajaí, Paranaguá (apenas na ida), Santos, Rio de Janeiro, Algeciras e retorno a Roterdã. Em fevereiro, a companhia também havia incorporado o navio neopanamax "ONE Synergy", com 335 metros de comprimento e capacidade para cerca de 13.932 TEUs, ao serviço East Coast South America Express 1 (SX1), com escala inaugural no Brasil Terminal Portuário (BTP), em Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/08/2026

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO BATE RECORDE EM JUNHO E AJUDA A COMPENSAR IMPACTO DA GUERRA NO IRÃ

Da Redação Offshore 04/08/2026 - 21:14



A produção de petróleo no Brasil atingiu recorde histórico em junho, com alta de cerca de 19% em relação ao mesmo mês do ano anterior, alcançando 4,5 milhões de barris por dia (bpd), segundo dados divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). O volume representa avanço de aproximadamente 4% em relação a maio, enquanto a produção total de petróleo e gás natural somou 5,8 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d) no mês.

O novo recorde ocorre em um momento de tensão geopolítica no Oriente Médio, com o conflito entre Estados Unidos e Irã afetando a navegação pelo Estreito de Ormuz, rota por onde passava cerca de um quinto do petróleo comercializado globalmente antes do conflito. O aumento da oferta vinda do Brasil e de outros produtores fora da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) tem ajudado a preencher parte da lacuna deixada pela redução nas exportações do Oriente Médio, revertendo expectativas de superávit global de petróleo que, antes da guerra, eram atribuídas justamente ao crescimento da produção fora da OPEP.

A Petrobras liderou o incremento da oferta, operando suas plataformas offshore nos campos de Búzios e outros poços em águas profundas acima da capacidade de projeto original. Campos operados pela Petrobras, isoladamente ou em consórcio, responderam por cerca de 87% da produção total do país em junho, de acordo com a ANP — dado que corrobora o índice de 87,08% também divulgado pela própria agência para o mês. O campo de Búzios foi o maior produtor de petróleo do país no período, enquanto o campo de Mero liderou a produção de gás natural.

Ainda segundo dados diários da ANP, a produção de petróleo e equivalentes no Brasil permanece acima de 5 milhões de bpd, mesmo após recuar levemente em relação aos picos registrados em junho. O resultado de junho supera o recorde anterior, de 4,34 milhões de bpd, registrado em abril de 2026, conforme já havia sido informado pela própria ANP em boletim mensal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/08/2026

K LINE ELEVA RECEITA EM 17,1% NO 1T DO ANO FISCAL 2026, MAS LUCRO CAI COM ALTA DO BUNKER

Da Redação Navegação 04/08/2026 - 20:14



A armadora japonesa K Line (Kawasaki Kisen Kaisha) registrou receita operacional de ¥286,8 bilhões (US\$ 1,79 bilhão) no primeiro trimestre do ano fiscal 2026 (encerrado em 30 de junho), alta de 17,1% em relação ao mesmo período de 2025, segundo relatório financeiro divulgado pela companhia em 4 de agosto. Apesar do avanço na receita, o lucro atribuível aos acionistas controladores recuou 21,9%, para ¥23,4 bilhões (US\$ 146 milhões), impactado pela disparada de 43,3% no preço médio do combustível marítimo (bunker), que passou de US\$ 550 para US\$ 787 por tonelada métrica no comparativo anual.

O segmento de graneis secos (Dry Bulk) foi o destaque positivo do trimestre, saindo de um prejuízo de ¥0,3 bilhão (US\$ 1,9 milhão) para um lucro de ¥9,0 bilhões (US\$ 56,3 milhões), impulsionado pela

firmeza nas taxas de frete de navios Capesize, sustentada pela movimentação ativa de minério de ferro e bauxita, além da alta demanda por transporte de carvão e grãos em navios de porte médio e pequeno. Já o segmento de Transporte de Recursos Energéticos — que inclui GNL, GLP e petroleiros VLCC — teve alta de 27,1% na receita e de 21,5% no lucro, beneficiado por contratos de fretamento de médio e longo prazo.

O segmento de Logística de Produtos, que engloba a divisão de car carriers (transporte de veículos), apresentou aumento de 10,7% na receita, mas queda de 55,3% no lucro, para ¥10,8 bilhões (US\$ 67,5 milhões), atribuída ao congestionamento portuário em algumas regiões, rotas alternativas mais longas por conta da tensão no Oriente Médio, e aumento nos custos de combustível e operação. A companhia também apontou impacto sobre o resultado da Ocean Network Express (ONE), sua afiliada em contêineres, que teve alta na receita mas queda no lucro por conta da elevação nos custos operacionais.

kline

Revisão de projeções

Com base nos resultados do trimestre, a K Line revisou para cima sua previsão de lucro ordinário para o ano fiscal completo (encerrado em março de 2027), de ¥100 bilhões (US\$ 625 milhões) para ¥135 bilhões (US\$ 843,8 milhões), um aumento de 35% em relação à estimativa anterior, e elevou a projeção de lucro líquido atribuível aos controladores de ¥95 bilhões (US\$ 593,8 milhões) para ¥135 bilhões (US\$ 843,8 milhões), alta de 42,1%. A companhia também confirmou programa de recompra de ações com limite de ¥130 bilhões (US\$ 812,5 milhões), aprovado em reunião do conselho em 29 de maio de 2026, como parte da estratégia de otimizar a estrutura de capital antes do início do próximo plano de gestão de médio prazo, a partir do ano fiscal encerrado em março de 2028.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/08/2026

AJUSTES PROPOSTOS PELO SETOR NAVAL VISAM EVITAR NOVA TRIBUTAÇÃO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 04/08/2026 - 18:11



Objetivo é aumentar segurança jurídica das atividades diante da regulamentação da Reforma Tributária, mantendo regimes presentes na legislação vigente

Propostas apresentadas ao governo pelo representantes do setor naval tentam aumentar a segurança jurídica da atividade de construção no processo de regulamentação da Reforma Tributária (Lei Complementar 214/2025) que está em curso. Os ajustes sugeridos por meio de notas técnicas visam assegurar, por exemplo, que as regras novas se apliquem apenas para os tributos novos — IBS e CBS, evitando alterações das regras do Drawback

aplicáveis ao Imposto de Importação e ao IPI, que seguem regidas pela legislação aduaneira própria. O objetivo da medida é evitar interpretações restritivas e litígios desnecessários durante a transição.

Paralelamente, os agentes mantêm conversas com a Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) para permitir que fornecedores nacionais de máquinas, partes, peças e componentes empregados em embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro (REB) acessem o 'Drawback Intermediário' na modalidade suspensão. O argumento é que a medida, apoiada em legislação já vigente, fortalece o conteúdo local e evita que o insumo nacional perca competitividade frente ao similar importado — completando o ciclo de proteção da cadeia produtiva naval.

O setor também defende a preservação do 'Drawback-Embarcação'. Desde 1992, a legislação trata a construção de embarcações no Brasil "como se exportadas fossem", o que permite a importação dos insumos com suspensão de tributos mesmo quando o navio é vendido no mercado interno. A

avaliação, no entanto, é que os novos regulamentos foram redigidos pressupondo apenas a exportação física e criaram três travas incompatíveis com essa equiparação legal.

Um desses entraves é a exigência de histórico de exportações, percentuais mínimos de exportação anual e condicionamento do benefício à efetiva saída do bem do país. Uma das propostas apresentadas pelos agentes, segundo apurou a Portos e Navios, prevê a inclusão de dispositivos que reconheçam expressamente o Drawback-Embarcação e afastem, para essa hipótese, as exigências desenhadas para a exportação tradicional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/08/2026

TERMINAL DA ELDORADO SUPERA 2,3 MILHÕES DE TONELADAS EMBARCADAS EM SANTOS

Da Redação Portos e logística 04/08/2026 - 15:59



A EBLLog, que completou três anos de operação no Porto de Santos (SP), embarcou mais de 2,35 milhões de toneladas de celulose, operou 174 navios. Em abril, o terminal portuário da Eldorado Brasil atingiu o recorde de 29.640 toneladas embarcadas em um único dia. Na comparação com a operação anteriormente utilizada pela companhia no Porto de Santos, o ganho de produtividade média foi de 58,5%.

De acordo com a Eldorado, o terminal recebeu investimento de R\$ 550 milhões para ampliar a eficiência logística da empresa no escoamento da produção

destinada ao mercado internacional. A estrutura tem dois berços de atracação para operações simultâneas e uma área de 53 mil metros quadrados (m²) para receber composições ferroviárias, favorecendo a integração entre os modais ferroviário e rodoviário.

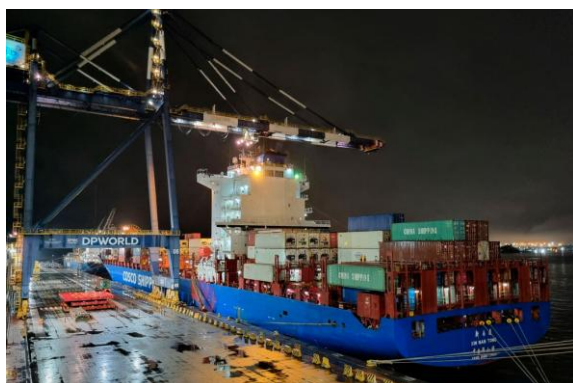
A Eldorado Brasil Celulose, empresa da J&F S.A., produz 1,8 milhão de toneladas de celulose de alta qualidade por ano. O terminal EBLLog, em Santos (SP) exporta o produto para mais de 40 países.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/08/2026

ARTIGO - ÁSIA DECOLANDO, EUA E EUROPA ATERRISSANDO!

Por Leandro Barreto Opinião 04/08/2026 - 14:51



A decisão da Suprema Corte dos Estados Unidos, que suspendeu no início deste ano o amplo pacote de tarifas adotado em 2025 pelo governo Donald Trump, por entender que o presidente havia extrapolado sua autoridade legal, não encerrou a estratégia protecionista da Casa Branca. Em resposta, o governo norte-americano passou a reconstruir sua política comercial utilizando outros instrumentos previstos na legislação dos EUA, permitindo a adoção de novas tarifas com fundamentação jurídica distinta e direcionadas a países ou setores específicos.

Nesse contexto a nova tarifa de 25% aplicada sobre uma parte relativamente pequena do total exportado pelo Brasil – menos de um quinto do valor total exportado aos EUA – decorre de investigações conduzidas com base na Seção 301 da Lei de Comércio de 1974, que autoriza a adoção de medidas contra países cujas políticas sejam consideradas injustificáveis, discriminatórias ou prejudiciais ao comércio norte-americano. Entre as principais alegações apresentadas pelo

Escritório do Representante de Comércio dos EUA (USTR) estão: práticas desleais relacionadas aos serviços de pagamento eletrônico (como o PIX), barreiras ao acesso de produtos americanos (notadamente o metanol), falhas na proteção da propriedade intelectual, enfraquecimento do combate à corrupção, além de questões ambientais e de desmatamento ilegal.

Por outro lado, a tarifa adicional de 12,5% alcança uma parcela mais ampla das exportações brasileiras (e de outros 60 países) e foi justificada como uma medida para restringir a entrada de produtos oriundos de cadeias produtivas que, na avaliação das autoridades americanas, apresentam uso de trabalho forçado ou análogo à escravidão.

Assim como o tarifaço anunciado em 2025, a nova rodada de medidas do Governo Trump veio acompanhada de uma lista de exceções, porém significativamente mais ampla dessa vez, visando preservar diversos produtos considerados estratégicos para a economia norte-americana ou de difícil substituição por fornecedores domésticos. A ampliação das exceções reflete uma preocupação maior da Casa Branca em minimizar os impactos da “política comercial” sobre a inflação, os juros e, conseqüentemente, sobre a popularidade do Presidente.

Fato é que, ao longo das últimas duas décadas, Brasil e Estados Unidos já vinham acumulando uma série de impasses comerciais envolvendo subsídios agrícolas, barreiras sanitárias e fitossanitárias, medidas antidumping, tarifas sobre aço e alumínio, disputas no setor aeronáutico, etanol, suco de laranja, entre outros, além de sucessivas investigações comerciais conduzidas por Washington.

Embora essas controvérsias do passado não tenham afetado o fluxo bilateral de comércio com a mesma intensidade das atuais, elas contribuíram para ampliar a percepção de insegurança regulatória, reduzir a previsibilidade das relações comerciais e enfraquecer, gradualmente, a relevância dos Estados Unidos como parceiro estratégico do Brasil.

Em 2000, os Estados Unidos absorviam cerca de 24% das exportações brasileiras, contra apenas 2% da China. Em 2024, ainda no governo Joe Biden, esse cenário já havia se invertido: a participação chinesa alcançou 28% das exportações brasileiras, enquanto a dos Estados Unidos caiu para 12%. Com o tarifaço do ano passado a queda se intensificou, levando a participação dos EUA nas exportações brasileiras para 9,4% no primeiro semestre de 2026.

Por outro lado, as relações comerciais entre o Brasil e a União Europeia também têm sido marcadas por recorrentes tensões, especialmente no agronegócio, onde barreiras sanitárias, ambientais e regulatórias frequentemente se sobrepõem à lógica estritamente comercial.

Mais recentemente, um novo capítulo dessa disputa surgiu com a decisão da União Europeia de restringir as importações de carnes e outros produtos de origem animal brasileiros, sob a alegação de insuficiência de garantias quanto ao controle do uso de antimicrobianos na produção, evidenciando que, mesmo em um contexto de avanço do acordo Mercosul–União Europeia, questões regulatórias e sanitárias continuam sendo utilizadas como importantes instrumentos de política comercial.

Em outras palavras, embora os Estados Unidos e Europa permaneçam sendo parceiros estratégicos — sobretudo pela pauta mais diversificada e de maior valor agregado —, a combinação entre disputas comerciais recorrentes e a crescente complementaridade entre as economias brasileira e chinesa contribuíram para que Washington e Bruxelas cedessem à Pequim a posição de principal parceiro comercial (individual ou em bloco) do Brasil.

O transporte marítimo como termômetro

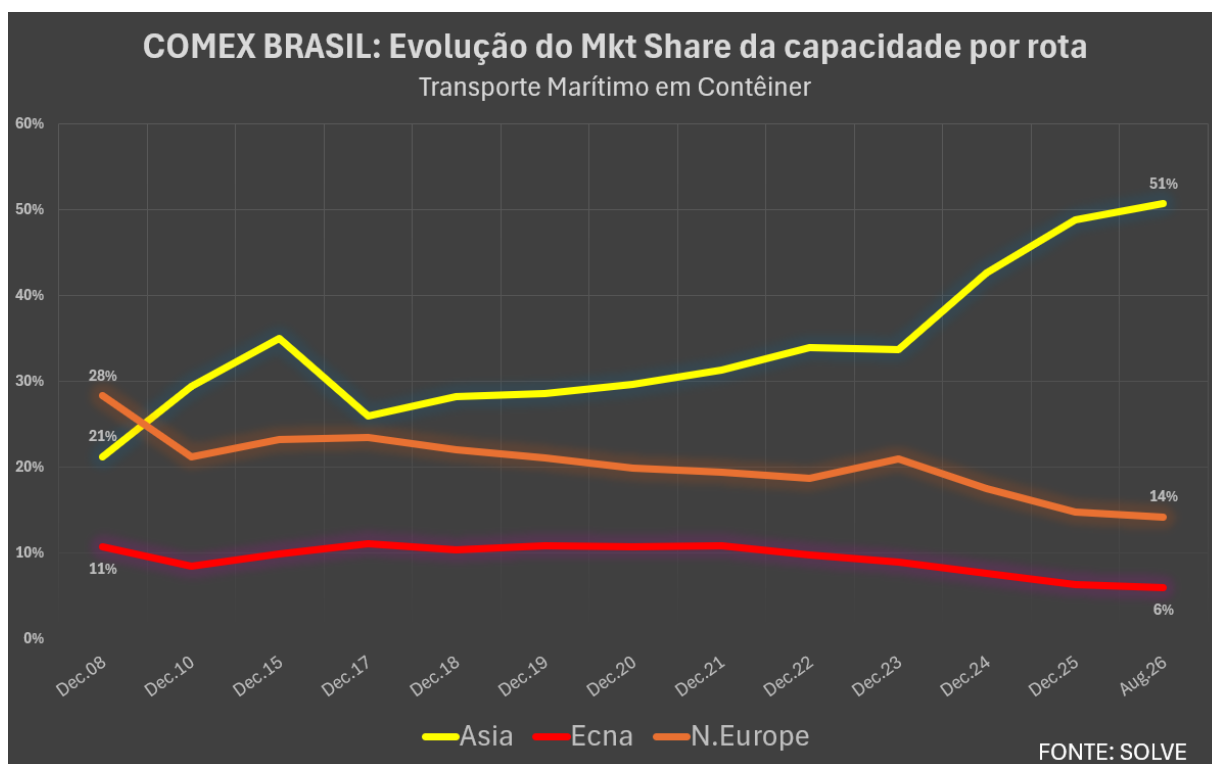
Mais do que corroborar essa percepção, a análise da capacidade, dedicada por rota, no transporte marítimo em contêiner nos permite dimensionar essa mudança de protagonismo. Enquanto a capacidade semanal na rota da Costa Leste dos Estados Unidos recuou de 11.557 TEUs, em dezembro de 2008, para 10.708 TEUs, em agosto de 2026 (queda de 7%), e na rota do Norte da Europa diminuiu de 30.670 TEUs para 25.597 TEUs (redução de 17%), a rota da Ásia seguiu trajetória oposta. No mesmo período, sua capacidade semanal saltou de 22.963 TEUs para 91.790 TEUs, um

crescimento de aproximadamente 300%, consolidando a Ásia como o principal eixo das conexões marítimas de longo curso do Brasil.

Ou seja, essa perda de relevância das rotas com os Estados Unidos e Norte da Europa não decorre apenas dos recentes tarifários ou das mencionadas disputas comerciais ocorridas ao longo das últimas décadas, mas, sobretudo, em virtude do crescimento acelerado das trocas com a Ásia e pela maior integração das nossas cadeias produtivas com aquele mercado.

Como consequência, os armadores ampliaram significativamente a oferta de serviços, frequências e capacidade para a Ásia, enquanto na rota para a Costa Leste dos EUA e Norte da Europa a capacidade estagnou e vem perdendo relevância.

O resultado é um círculo virtuoso para a Ásia — maior comércio atrai mais (e maiores) navios, que por sua vez reduzem custos unitário de transporte e ampliam a conectividade — ao passo que o enfraquecimento gradual da posição dos Estados Unidos e Europa como origem/destino das cargas containerizadas do Brasil tem levado os armadores a dedicar navios cada vez menores e menos eficientes nessas rotas, pressionando os fretes.



Contudo, o risco segue o mesmo

A crescente concentração das exportações brasileiras na China traz oportunidades, mas também amplia um risco estratégico: o de o comércio exterior brasileiro tornar-se excessivamente dependente das decisões econômicas e políticas de um único mercado.

Nos últimos anos, a China consolidou-se como o principal destino de produtos como soja, minério de ferro, celulose, carnes, entre outros. Entretanto, paralelamente, o país vem investindo fortemente na expansão de sua produção doméstica de proteínas animal e vegetal, assim como na adoção de políticas voltadas à proteção de seus produtores. Esse movimento vem reduzindo gradualmente sua necessidade de importações e aumentando seu poder de negociação sobre os países fornecedores.

As recentes medidas protecionistas também adotadas por Pequim ilustram bem esse risco. A criação de cotas anuais para importações de carne bovina, acompanhadas de uma tarifa adicional de 55% para volumes que excedam esses limites, demonstra que a China também está disposta a utilizar instrumentos comerciais para controlar sua dependência externa e proteger seu mercado interno.

E não é difícil supor que o mesmo movimento pode ocorrer em outras cadeias estratégicas, especialmente na soja. Embora o Brasil continue sendo o principal fornecedor do grão para o mercado chinês, projeções já apontam para uma redução das importações totais de soja pela China nos próximos anos, resultado da busca por maior autossuficiência alimentar, ganhos de produtividade, mudanças na formulação das rações e maior eficiência na produção de proteínas animais.

Ou seja...

Em um cenário em que tanto Estados Unidos e Europa quanto China vêm recorrendo cada vez mais a medidas unilaterais em suas políticas comerciais para proteger seus interesses estratégicos, o maior risco para o Brasil não é apenas perder espaço em um mercado específico, mas tornar-se excessivamente dependente de poucos compradores.

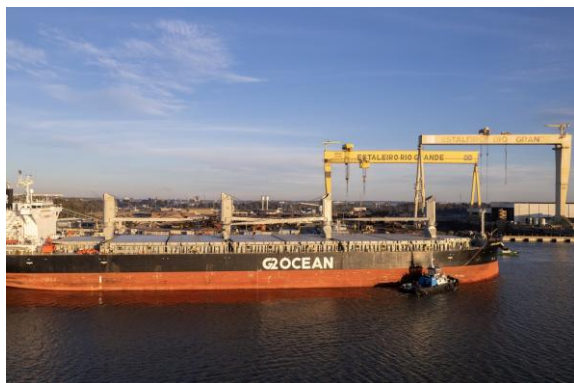
Mais do que nunca, diversificar destinos, agregar valor às exportações e ampliar a rede de acordos de livre comércio deixa de ser apenas uma estratégia de crescimento e passa a ser uma questão de segurança econômica, que inclusive deveria estar sendo pragmaticamente discutida pelos candidatos às próximas eleições – em detrimento das cortinas de fumaça que envolvem questões meramente ideológicas. Afinal, quanto maior a diversificação e o equilíbrio dos mercados compradores/fornecedores, menor a vulnerabilidade do comércio exterior brasileiro às mudanças de rumo das grandes potências e, claro, o impacto de novas aterrisagens que possam vir a acontecer.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/08/2026

NOVAS PRIORIDADES DO FMM PARA CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES SOMAM R\$ 3,5 BILHÕES

Por Danilo Oliveira Indústria naval 04/08/2026 - 14:51



Na reunião mais recente, realizada em julho, conselho também priorizou mais de R\$ 6 bilhões para projeto de infraestrutura portuária e R\$ 1,3 bilhão para navios-patrolha da Marinha

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou, em julho, uma carteira com 15 projetos relacionados à construção, modernização e reparação de embarcações, além de duas obras de infraestrutura portuária. Os valores, apreciados na 63ª reunião ordinária, somam R\$ 10,8 bilhões. Desse total, cerca de R\$ 3,5 bilhões são destinados à construção de

embarcações, sendo R\$ 1,99 bilhão aprovados para a Petrobras, que visa a construção de cinco navios gaseiros para o transporte de gás liquefeito de petróleo (GLP) pela Transpetro, que serão construídos no Estaleiro Rio Grande (ERG), da Ecovix, no Rio Grande do Sul.

Os gaseiros do programa Mar Aberto da Petrobras foram contratados por meio de licitação aberta e internacional, em dois lotes com oito embarcações no total. O ERG foi contratado para construir cinco navios pressurizados (lote B) destinados ao transporte de GLP e de derivados: três com capacidade de 7 mil metros cúbicos (m³) pressurizados e dois com 14 mil m³ pressurizados. Os outros três gaseiros (lote A) serão construídos na China.

Outro destaque da 63ª reunião do CDFMM foi o projeto que abrange a construção de três navios-patrolha de 500 toneladas (NP500BR), conduzida pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron). A prioridade, no valor de R\$ 1,35 bilhão, é voltada para um projeto de renovação da esquadra da Marinha do Brasil, que marcou a volta da aprovação de um projeto da área de defesa entre as prioridades do FMM. O edital de licitação ainda será publicado.



A Naval Ltda. conseguiu prioridade de R\$ 9,6 milhões para construção de dois empurradores fluviais para travessia regular de veículos, passageiros e carga geral pela Bravo Serviços Marítimos. A Naval também recebeu prioridade, de R\$ 12,4 milhões, para a construção de uma balsa de carga geral, também pela empresa Bravo.

A Cianport (Companhia Norte de Navegação e Portos) obteve prioridade para a construção de 12 barcas graneleiras com capacidade de transporte de carga de 3.600 toneladas cada, sendo 8 barcas tipo racked e 4 barcas tipo box, no DMelo Service Construção de Embarcações de Grande Porte Ltda., com valor total de R\$ 73,3 milhões.

Infraestrutura Portuária

Também integra a carteira a implantação do terminal de uso privado (TUP) Porto Sul, em Ilhéus (BA), pela Bahia Mineração (Bamin). O empreendimento está associado ao projeto Pedra de Ferro e à Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). A prioridade concedida pelo CDFMM foi de aproximadamente R\$ 6,6 bilhões. Outros R\$ 109 milhões foram priorizados para a Amaggi & LDC Terminais Portuários Paranaguá. O valor é relativo ao projeto de expansão e modernização de infraestrutura portuária na área PAR25 no Corredor Leste do Porto Organizado de Paranaguá (PR). A prioridade, tem data-base de 30 de abril 2025, e prevê até 63% de financiamento.

Outras empresas receberam um total de R\$ 331,5 em prioridades de financiamento para modernização de embarcações. A OceanPact recebeu prioridade de R\$ 212,4 milhões para modernização de 2 RSVs (Parcel dos Meros e Parcel do Badejo) e do RSV Parcel das Timbebas no estaleiro da Dock Brasil (RJ). A empresa também obteve R\$ 51,4 milhões para a modernização do RSV Parcel das Paredes e R\$ 26,8 milhões para modernização do RSV Parcel do Bandolim no Estaleiro Mauá (RJ). Já a Galáxia Navegação pretende modernizar dois OSRVs no estaleiro Dock Brasil, com prioridade de R\$ 40,9 milhões.

Docagem, reparo e manutenção

Cinco empresas receberam prioridades para reparo, manutenção e docagem que totalizam R\$ 193,4 milhões. Para a Wilson Sons, foram priorizados R\$ 114,7 milhões para a docagem e manutenção de 4 PSVs (Larus, Ostreiro, Sterna e Tagaz), bem como manutenção de outros 2 PSVs (Saveiros Atobá e Talha-Mar). Os serviços serão executados pelo Estaleiro Mauá e pelas empresas Pesa Catarinense e Retífica Pesada Itatiba.

A Camorim obteve prioridade de R\$ 45,1 milhões para a manutenção, reparo e docagem de 8 embarcações, a serem executados em diferentes estaleiros No São Miguel (RJ), será docada a embarcação ZMAX XXIX. A embarcação Aegis será docada no Dock Brasil. No estaleiro da Camorim serão docadas as embarcações C Esmeralda, C Jade, C Turmalina, C Macaé, C Niterói e C Vitória.

Outros R\$ 21,9 milhões são para a OceanPact realizar a docagem do RSV Parcel das Feiticeiras e do RV Seward Johnson, no Estaleiro Mauá (RJ), bem como o PSV Ilha de Santana no Renave (RJ). A Magallanes Navegação apresentou projeto para reparo/manutenção do PSV Torda, a ser executado pelas empresas Pesa e Retífica Pesada Itatiba, com valor total de R\$ 6,2 milhões priorizado pelo CDFMM.

A Sulnorte recebeu prioridade de R\$ 5,5 milhões para a docagem de 5 rebocadores azimutais ASD (Azimuth Stern Drive), a serem realizadas em diferentes estaleiros. A embarcação SN Caeté está prevista para o Estaleiro Belov (BA). No Dock Brasil, serão docadas as embarcações SN David e SN Guarapari. A embarcação SN Chuí será docada no Estaleiro Maccarini e a embarcação SN Sauípe no Eram.

Duas empresas obtiveram prioridades para a conversão de embarcações que somam R\$ 138 milhões. A Oceânica Engenharia apresentou projeto para a conversão da embarcação Thor II (Oceanicasub XIII), de OSV para AHTS (manuseio de âncoras), no Arpoador Engenharia e recebeu prioridade com valor total de R\$ 71,9 milhões. A Bram Offshore obteve prioridade de R\$ 66,1 milhões para a conversão do PSV Kudu para RSV, no Estaleiro Navship, em Navegantes (SC).



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 128/2026
Página 132 de 132
Data: 05/08/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Todas essas prioridades terão vigência de 450 dias, conforme prevista na legislação, contados a partir da publicação da resolução do CDFMM, que deve ocorrer nos próximos dias. Esse período poderá ser prorrogado por até 180 dias, totalizando até 630 dias para a conclusão da contratação, conforme as regras estabelecidas. A 64ª reunião ordinária do fundo está prevista para ocorrer no próximo dia 24 de setembro deste ano. As propostas de novos projetos poderão ser apresentadas até 27 de julho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/08/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 05/08/2026