

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 129/2026
Data: 06/08/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 92,8 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE	4
TERMINAL DE R\$ 6 BILHÕES NO PORTO DE SANTOS TERÁ PROCESSO REAVALIADO PELO TCU	5
CANAL DO PORTO DE SANTOS TEM DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO SUSPensa PELO TCU	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
SUAPE RECEBERÁ NOVO ARMADOR E ROTA INTERNACIONAL AINDA ESTE ANO	8
SUAPE MANTÉM OS MAIS ALTOS PADRÕES INTERNACIONAIS DE SEGURANÇA, DIZ CONPORTOS	10
NORDESTE LIDERA CADASTRO DE EMPRESAS QUE VÃO PARTICIPAR DOS LEILÕES DE BATERIAS	11
MULTIMODAL NORDESTE: LOGÍSTICA TERRESTRE GANHA EFICIÊNCIA COM USO DE IA	12
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	14
NOVA METODOLOGIA ORGANIZA GESTÃO DO ESTOQUE REGULATÓRIO DA ANTAQ	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
SEGURANÇA JURÍDICA FORTALECE INVESTIMENTOS E IMPULSIONA CRESCIMENTO DOS PORTOS BRASILEIROS, DESTACA MINISTRO TOMÉ FRANCA	14
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E ANTAQ ABREM AUDIÊNCIA E CONSULTA PÚBLICAS PARA O LEILÃO DO TERMINAL ITJ01 (SC)	16
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CRIA GRUPO DE TRABALHO PARA APERFEIÇOAR GESTÃO DE RISCOS NA INFRAESTRUTURA	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – INFRAESTRUTURA, INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO	18
OPINIÃO – ARTIGOS - A METÁFORA DO VITRAL	19
POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO ANUNCIA ALFREDO GASPAR COMO VICE	20
NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO PREPARA ABERTURA DO MERCADO AÉREO PARA COMPANHIAS LOW COST E ULTRA LOW COST	21
<i>Ultra low cost</i>	22
<i>Mais opções de tarifas</i>	22
<i>Estratégia</i>	22
<i>Agenda ferroviária</i>	22
<i>Os projetos</i>	22
POLÍTICA - ACUSADO DE ESTUPRO EM VEZ DE UMA MULHER: OPÇÃO DE FLÁVIO DESAGRADA	23
POLÍTICA - DEPUTADO PROMETE SER UM “SOLDADO LEAL”	24
POLÍTICA - BRASIL ENFRENTARÁ A INTERFERÊNCIA ESTRANGEIRA NA ELEIÇÃO, DIZ LULA	24
POLÍTICA - PRESIDENTE DISPUTARÁ SUA “ÚLTIMA ELEIÇÃO”	25
POLÍTICA - TSE MANDA GOVERNO DETALHAR GASTOS COM PUBLICIDADE INSTITUCIONAL	26
POLÍTICA - TRE-SP MANTÉM PABLO MARÇAL INELEGÍVEL	27
TRANSPORTES - PORTOS - TCU ABRE PROCESSO PARA APURAR MUDANÇAS EM TERMINAL DE SUAPE	28
TRANSPORTES - PORTOS - MPOR MANTÉM CONCESSÃO DO CANAL DE ITAJAÍ SEM PEDIDO DE PARALISAÇÃO	28
TRANSPORTES - PORTOS - VITAL DO RÊGO: MUDANÇA NO TECON-10 EXIGIRÁ NOVA ANÁLISE DO TCU	29
TRANSPORTES - PORTOS - TOMÉ FRANCA DIZ QUE DECISÃO SOBRE O MEGATERMINAL ESTÁ PRÓXIMA	30
TRANSPORTES - PORTOS - MPTCU PEDE SUSPENSÃO DE RENOVAÇÃO DE CONTRATO DE TERMINAL EM SANTOS	30
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - SUL BATE RECORDE HISTÓRICO DE PASSAGEIROS NO PRIMEIRO SEMESTRE	32
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - LATAM AMPLIA MALHA E CRIA OITO NOVAS ROTAS NO BRASIL	33
TRANSPORTES – RODOVIAS - LULA SANCIONA MP DO FRETE E PEDE FISCALIZAÇÃO DOS CAMINHONEIROS	34
LOGÍSTICA - OPINIÃO - ESTRATÉGIA - A OPERAÇÃO MAIS BARATA É AQUELA QUE NÃO DESPERDIÇA MOVIMENTOS	34
BRASIL EXPORT - ANTT PROPÕE INTEGRAÇÃO ENTRE FERROVIAS, PORTOS E MINERAÇÃO	36
BRASIL EXPORT - CONSELHOS DO BRASIL EXPORT AMPLIAM COMPOSIÇÃO E DEFINEM AGENDA	37
ENERGIA - AUMENTO DE DESPESAS FINANCEIRAS REDUZ LUCRO DA ISA ENERGIA NO TRIMESTRE	39
MINERAÇÃO - LUCRO DA VALE CAI 43% NO SEGUNDO TRIMESTRE PRESSIONADO POR CUSTOS E CÂMBIO	40
OURO SOBE MAIS DE 3% COM EXPECTATIVA DE ACORDO NO ORIENTE MÉDIO	41
PAPO DE COMPLIANCE – ORGANIZAÇÃO - COMPLIANCE PARA PMES: QUANDO CRESCER TAMBÉM EXIGE ORGANIZAÇÃO	42
FINANÇAS - COPOM REDUZ A TAXA BÁSICA DE JUROS PELA QUARTA VEZ SEGUIDA	44
FINANÇAS - IBOVESPA PERDE FÔLEGO E FECHA EM QUEDA	45



JUSTIÇA - BOLSONARO PEDE AUTORIZAÇÃO PARA RECEBER FILHOS NO DIA DOS PAIS.....	46
JUSTIÇA - FUX CRITICA BETS DURANTE JULGAMENTO	46
JUSTIÇA - CNJ ACABA COM APOSENTADORIA COMPULSÓRIA COMO PUNIÇÃO A JUÍZES	47
JUSTIÇA - CONSELHO AFASTA EX-JUIZA DA LAVA JATO	48
INTERNACIONAL - APÓS OFENSAS DE MILEI, ITAMARATY REBAIXA RELAÇÃO COM A ARGENTINA	49
INTERNACIONAL - GOVERNO ARGENTINO QUER MUDANÇA IDEOLÓGICA	50
INTERNACIONAL - CEBRI DIZ SER INJUSTIFICADA A REVOGAÇÃO DE VISTO DE EMBAIXADORA	50
INTERNACIONAL - ORMUZ: PAÍSES BUSCAM OUTRAS ROTAS	52

JORNAL O GLOBO – RJ..... 52

GOVERNO LULA ERROU EM DEMORA PARA DAR AVAL A NOVO EMBAIXADOR DOS EUA NO BRASIL, DIZ RICUPERO	52
EXPORTAÇÕES PARA EUA CAEM 5% EM JULHO, QUANDO TRUMP ANUNCIOU NOVO TARIFAÇÃO CONTRA O BRASIL. ENTENDA OS NÚMEROS	53
LUCRO DE 5 GIGANTES PETROLÍFERAS GLOBAIS DISPARA 160% COM GUERRA NO IRÃ E CHEGA A US\$ 47 BI	54
BRB: DURIGAN DIZ QUE ACUSAÇÃO DO GDF DE INÉRCIA DA UNIÃO É TOTALMENTE DESCABIDA.....	56
MINISTRO DA FAZENDA DIZ QUE ALEGAÇÃO DE 'INÉRCIA' EM EMPRÉSTIMO PARA BRB É 'DESCABIDA' E QUE ACORDO ATUAL É 'ÚNICO POSSÍVEL'	57
GERDAU SUSPENDE INVESTIMENTO NO PERU ENQUANTO TENTA BLOQUEAR PROJETO SIDERÚRGICO CHINÊS.....	58

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 61

ESTADO DO RIO QUER FALÊNCIA DO GRUPO MANGUINHOS APÓS CALOTE EM ACORDO FISCAL	61
BALANÇA COMERCIAL: BRASIL REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$ 7,1 BI EM JULHO	62
CPTM PEDE LIBERAÇÃO PARA TREM QUE LIGARÁ LITORAL DE SP AO INTERIOR; VEJA TRAJETO.....	65

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 66

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 7,1 BILHÕES EM JULHO	66
‘ENFERRUJADAS’, REFINARIAS DA VENEZUELA SÃO VELHARIAS DIFÍCEIS DE RESSUSCITAR	67
COMO A FARIA LIMA RECEBEU A CHAPA DE FLÁVIO BOLSONARO.....	70
NAVIOS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL RESSURGEM COM SECA HISTÓRICA NO DANÚBIO.....	71

FOLHA DE SÃO PAULO - SP..... 72

LUCRO DA PETROBRAS DOBRA COM GUERRA, E ESTATAL ANUNCIA R\$ 17,4 BILHÕES EM DIVIDENDOS	72
MINISTÉRIO E FUNAI NÃO RESPONDEM SOBRE DRAGAGEM NO TAPAJÓS APESAR DE APELOS DE OUTRAS PASTAS	73
AGÊNCIA NEGA RECURSO E LICITAÇÃO BILIONÁRIA DE TERMINAL PORTUÁRIO VAI PARA A JUSTIÇA	76
ANM COBRA R\$ 17,7 BI EM ROYALTIES DA VALE; MINERADORA DIZ QUE VALORES NÃO PROCEDEM.....	76

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 78

MUDANÇA NA ARMAZENAGEM DE COMBUSTÍVEIS PREJUDICA OPERADORES INDEPENDENTES, ALERTA ABTL.....	78
CLI INICIA OPERAÇÕES DE NOVO SHIPLOADER NO PORTO DE SANTOS	79
INACE REFORÇA EXPERIÊNCIA NOS MERCADOS NAVAL, OFFSHORE E DE DEFESA DURANTE A NAVALSHORE.....	80
TECON 10: GESNER E CARDOZO DIVERGEM SOBRE CONCENTRAÇÃO E INTERFERÊNCIA EM REGRAS DO LEILÃO	81
ARTIGO - ECONOMIA, GEOPOLÍTICA E PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO	84
‘ITG02’, REBOCADORES DA SAAM E DIQUE FLUTUANTE GANHAM MAIS PRAZO PARA OBTENÇÃO DE FINANCIAMENTO	86

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 87

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



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 92,8 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE

Nas importações, o maior volume foi registrado em carga geral, com 14,5 milhões de toneladas, puxado principalmente pela carga containerizada

Da ATribuna.com.br 6 de agosto de 2026



Containerized cargo accounted for the largest import volume at Port of Santos, totaling 14.1 million tons (Foto: Alexander Ferraz/AT)

O Porto de Santos movimentou 92,8 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2026, resultado 5% superior ao registrado no mesmo período do ano passado (88,3 milhões de toneladas). Do total deste ano, 68,7 milhões de toneladas corresponderam a cargas de exportação, enquanto 24 milhões de toneladas foram de importação. As informações são do Ministério de Portos e Aeroportos

(MPor) com dados das Autoridades Portuárias.

Nas importações, o maior volume foi registrado em carga geral, com 14,5 milhões de toneladas, puxado principalmente pela carga containerizada, que somou 14,1 milhões de toneladas. Depois, aparecem os grãos sólidos, com 5,7 milhões de toneladas, tendo o adubo como principal carga do grupo, com 3,7 milhões de toneladas. Os grãos líquidos importados somaram 3,8 milhões de toneladas.

Nas exportações, os grãos sólidos lideraram a movimentação, com 41 milhões de toneladas, impulsionados principalmente pela soja em grãos, que somou 25,6 milhões de toneladas. A carga geral exportada alcançou 21,3 milhões de toneladas, com predominância da carga containerizada, que registrou 16,7 milhões de toneladas. Já os grãos líquidos somaram 6,3 milhões de toneladas, com destaque para óleo combustível, sucos cítricos e óleo diesel e gasóleo.

Portos do Paraná

Os portos de Paranaguá e Antonina, no 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, 22,3 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.

Itajaí

No primeiro semestre de 2026, o Porto de Itajaí, em Santa Catarina, 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 TEU (unidade de medida padrão de contêiner), contra 136.385 no primeiro semestre de 2025, 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.



Cargas em Itaqui crescem 53,5%

Estratégico para o escoamento de cargas pelo Arco Norte, o Porto do Itaqui, no Maranhão, movimentou 16,5 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, alta de 53,5%.

Porto maranhense do Itaqui movimentou 16,5 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2026 (Divulgação)

Os grãos sólidos responderam pelo maior volume, com 11,97 milhões de toneladas movimentadas. Entre os grãos líquidos, foram movimentadas 3,86 milhões de toneladas. Já a carga geral registrou 755,7 mil toneladas, puxada principalmente pela celulose, com 702,9 mil toneladas movimentadas.

Suape

O Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco, 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 grãos líquidos foram o principal grupo de carga no período, com 9,14 milhões de toneladas movimentadas. O volume representa alta de 40,1%. Já os grãos sólidos totalizaram 799,5 mil toneladas, avanço de 39% na comparação anual.

Bahia

Os portos públicos administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) registraram crescimento de 22,49% na movimentação de cargas no período. O Porto de Salvador apresentou a maior movimentação entre os portos administrados pela Codeba, com 3,79 milhões de toneladas, crescimento de 20,94%.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/08/2026

TERMINAL DE R\$ 6 BILHÕES NO PORTO DE SANTOS TERÁ PROCESSO REAVALIADO PELO TCU

Presidente da Corte diz que é “obrigatório”

Da Atribuna.com.br; com informações do Estadão Conteúdo



Leilão do Tecon Santos 10 prevê proibição de armadores e de empresas que já possuem ativos no Porto (Foto: Alexander Ferraz/AT)

O presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rêgo, disse nesta quarta-feira (5) que a Corte de Contas vai reavaliar o processo referente ao Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no Porto de Santos, independentemente do encaminhamento dado por parte do Governo Federal, que estuda mudanças na modelagem do certame.

O processo já havia passado pelo TCU e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O certame prevê a proibição da participação de armadores (donos de navios) e empresas que já possuem ativos no Porto. A Casa Civil da Presidência da República, porém, quer mudar essas regras após pressões de empresas, abrindo a participação a todos. “A manifestação que tiver (do Governo),

seguindo a Casa Civil ou seguindo a recomendação do TCU, nós vamos reanalisar. É obrigatório”, afirmou Vital do Rêgo durante evento em Brasília.

Ainda não sabe

Também nesta quarta-feira (5), o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou que o Governo está mais próximo de encontrar uma solução para o processo de arrendamento do Tecon Santos 10. Segundo ele, o grupo de trabalho criado para avaliar as recomendações apresentadas em nota técnica pela Casa Civil, por meio do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), está na fase final de análise.

“Precisamos aguardar a conclusão do trabalho para saber em que medida aquela nota técnica vai ser acolhida, se vai ser na sua integralidade, parcialmente, ou se vão ser trazidos novos elementos. Mas já, já sai”, afirmou o ministro sem dar prazo.

Conforme **A Tribuna** publicou nesta quarta (5), o Governo Federal ainda não diz como pretende realizar o leilão e arrasta um projeto considerado urgente para ampliar a capacidade do cais santista.

O grupo técnico criado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), no mês passado para avaliar o certame não tem prazo para a conclusão dos trabalhos. O MPor disse, em nota, que “as diretrizes do projeto serão formalizadas no momento oportuno”.

O ativo

O Tecon Santos 10 deverá ocupar uma área de 621,9 mil metros quadrados (m²) no cais do Saboó, no Porto de Santos. 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: 06/08/2026

CANAL DO PORTO DE SANTOS TEM DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO SUSPensa PELO TCU

Já é a segunda vez que o Tribunal de Contas da União paralisa processo, que também é alvo de ação na Justiça

Por Maurício Martins 6 de agosto de 2026



Aprofundamento do canal aquaviário é considerado estratégico pela administração portuária por permitir a operação de embarcações maiores (Foto: Alexsander Ferraz/AT)

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou, nesta quarta-feira (5), a suspensão da ordem de serviço assinada pela Autoridade Portuária de Santos (APS), no último dia 17, para que a empresa Jan de Nul do Brasil inicie a dragagem de aprofundamento do canal do Porto de Santos de 15 para 16

metros.

A medida cautelar foi decidida pelo ministro Benjamin Zymler, relator de um recurso apresentado pela empresa Etesco Construções e Comércio, líder do Consórcio Santos Dragagem. Ela foi desclassificada da licitação feita em 2025 e apontou irregularidades no certame. Por unanimidade, o plenário da Corte de Contas ratificou a decisão ontem.

A Etesco entrou com representação no TCU ainda no ano passado e conseguiu paralisar pela primeira vez o andamento da licitação em janeiro deste ano. Em maio, o Tribunal revogou a decisão e liberou o certame.

A empresa pediu reconsideração ao TCU, com novos argumentos, e a Corte entendeu haver risco de agravamento da insegurança jurídica em torno da licitação caso a obra seja iniciada antes da análise definitiva das contestações em curso.

Para Zymler, embora o contrato com a Jan de Nul já tenha sido assinado, a mobilização de equipamentos e o início da execução poderiam gerar obrigações para a administração portuária e até custos indenizatórios caso a contratação venha a ser anulada posteriormente. Na avaliação do ministro, impedir o início dos serviços é uma medida prudente diante das controvérsias ainda pendentes.

Outro argumento utilizado pelo relator é que a suspensão temporária da obra não compromete a operação do Porto de Santos, uma vez que permanece em vigor um contrato de dragagem de manutenção.

A APS terá 15 dias para se pronunciar. Procurada, a gestora do Porto informou que se manifestará nos autos do processo.

Argumentos

A Etesco sustenta que foi excluída por um equívoco formal na apresentação da planilha de composição de custos, embora sua proposta fosse aproximadamente R\$ 10 milhões inferior à da Jan de Nul, vencedora da disputa.

O TCU já havia reconhecido que esse motivo, isoladamente, não justificava a desclassificação, mas manteve a exclusão por outro fundamento: a alteração da composição do consórcio durante o certame, tema que ainda será analisado em definitivo.

Na justiça

A decisão do TCU representa mais um capítulo da disputa envolvendo a contratação da dragagem de aprofundamento do canal santista. Embora o contrato tenha sido formalizado em junho, a ordem de serviço foi assinada em 17 de julho, mais de um mês depois, após o Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3) revogar uma liminar que suspendia a contratação.

A decisão provisória havia sido concedida, em 16 de junho, pelo juiz Diogo Henrique Valarini Belozo, da 1ª Vara Federal de Santos, em mandado de segurança ajuizado por outra empresa, a DTA Engenharia, que também participou da licitação e alega irregularidades. Com a derrubada da liminar, a APS liberou o início da execução contratual, mas a ação judicial continua em tramitação e ainda aguarda julgamento de mérito.

Outra representação

A DTA protocolou uma segunda representação no TCU, que está sob relatoria do ministro Bruno Dantas e ainda não foi analisada, apontando problemas na licitação.

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

O contrato, de R\$ 617,9 milhões, assinado em 12 de junho, é válido por cinco anos, incluindo, além do aprofundamento, dois anos de dragagem de manutenção. A obra é considerada estratégica pela administração portuária por permitir a operação de embarcações de maior porte com carga total e menor dependência das condições de maré.

Ministério Público

O Ministério Público Federal (MPF) instaurou um inquérito civil para apurar se houve improbidade administrativa no processo licitatório. A medida foi determinada pelo procurador da República Caio Vaez Dias, no mês passado. Em matéria sobre a investigação do MPF, no último dia 10, a APS

informou que, no seu entendimento, “não houve qualquer irregularidade na condução da Licitação 51/2025”, relativa à dragagem. O certame, de acordo com APS, foi executado dentro dos ritos da legislação, “assegurando-se a ampla competitividade, a isonomia entre os licitantes e o devido processamento de todas as etapas do certame”. A APS afirma que as alegações veiculadas acerca do procedimento licitatório já vêm sendo objeto de análise nas instâncias competentes, “oportunidade em que a APS tem apresentado os esclarecimentos e fundamentos técnicos e jurídicos que demonstram a regularidade dos atos praticados”. A gestora do Porto acrescenta que caso venha a ser formalmente instada pelo Ministério Público Federal, prestará todos os esclarecimentos necessários, “colaborando integralmente com os órgãos de controle e fiscalização, como tem feito em todas as demandas institucionais, sempre pautada pelos princípios da legalidade, da transparência e da defesa do interesse público”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/08/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

SUAPE RECEBERÁ NOVO ARMADOR E ROTA INTERNACIONAL AINDA ESTE ANO

A nova operação será no TUP da APM Terminals, que também receberá novas rotas da Aliança Navegação e Logística, ampliando a concorrência em Suape

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



Daniel Rose, CEO da APM Terminal Suape e Pecém/Foto: APM Terminals

A entrada em operação do novo terminal de contêineres da APM Terminals começa a movimentar o mercado portuário de Pernambuco. A Aliança Navegação e Logística terá três escalas semanais no Terminal de Uso Privativo (TUP) da APM, que também deverá receber, ainda este ano, um novo armador e uma rota de longo curso que ainda não operam no complexo.

As informações foram antecipadas com exclusividade ao portal Movimento Econômico por Daniel Rose, diretor-superintendente da APM Terminals em Suape e Pecém, na feira Intermodal Nordeste 2026. O executivo não revelou o nome da companhia, os países atendidos nem a data de lançamento do serviço, pois o anúncio caberá ao próprio armador.

“É um novo armador, com uma nova rota de longo curso que não está em Suape hoje. A expectativa é que chegue ainda este ano, mas cabe ao armador anunciar os detalhes”, afirmou.

Uma nova rota pode reduzir a necessidade de transbordos em outros terminais, encurtar o tempo de transporte e melhorar a competitividade das empresas que exportam ou importam por Pernambuco.

Antes disso, a Aliança já prepara a transferência de suas escalas semanais em Suape para o terminal da APM. A operação estava inicialmente prevista para 1º de agosto, mas foi adiada enquanto o novo terminal aguarda a aprovação do calado necessário para receber os navios.

A expectativa é que as escalas da Aliança sejam iniciadas em setembro. A operação terrestre no TUP da APM teve início na última segunda-feira, com a entrada de caminhões e contêineres, enquanto a movimentação marítima permanece condicionada à liberação do canal interno de Suape.

A transferência da Aliança será o primeiro movimento concreto de ocupação regular da nova estrutura e já era esperada, uma vez que a companhia integra o Grupo Maersk. A chegada de outro armador, por sua vez, amplia o alcance da disputa, porque o terminal passa a buscar serviços que ainda não utilizam o porto pernambucano.

Essa nova fase não inaugura apenas uma etapa de maior concorrência entre os operadores, mas também cria condições para que Pernambuco dispute novas rotas internacionais, consolidando Suape como um dos principais portos da América Latina.



A operação terrestre no TUP da APM teve início na última segunda-feira, com a entrada de caminhões e contêineres, enquanto a movimentação marítima permanece condicionada à liberação do canal interno de Suape/Foto: Divulgação

Reforma tributária 1

A proximidade do início das penalidades impostas pela reforma tributária, previstas para agosto de 2026, ainda não despertou em muitas empresas a urgência necessária para promover as adaptações exigidas, na avaliação do CEO da

ASIS Tax Tech, Ulisses Brondi. Embora as obrigações fiscais que começam a ser instituídas não representem o recolhimento efetivo de tributos sob as novas regras, elas são decisivas para a gestão tributária interna.

Reforma tributária 2

Para Brondi, muitas empresas ainda enxergam 2026 apenas como um período de adaptação, sem qualquer perigo. Ele alerta, no entanto, que este ano deve ser entendido como um momento estratégico, pois é quando o Fisco começa a formar a base histórica de dados que servirá de referência para os próximos anos. Por isso, recomenda que as empresas aproveitem esse período de debates e testes para validar os cadastros de produtos e os processos, corrigir inconsistências e preparar suas operações antes do início efetivo da cobrança dos tributos.

Neoenergia

A Neoenergia Pernambuco acelerou o ritmo de investimentos e investiu R\$ 746 milhões na rede elétrica do Estado no primeiro semestre de 2026 – crescimento de 56% em relação ao mesmo período do ano passado. Os recursos foram destinados à modernização, expansão e reforço da infraestrutura elétrica. O investimento integra o plano de R\$ 9,7 bilhões previsto pela companhia para Pernambuco até 2030.

Carreira Day

O Conselho Regional de Administração de Pernambuco (CRA-PE) realiza, no próximo dia 17, às 18h, no Moinho Recife, a 1ª edição do Carreira Day. A iniciativa é promovida pela Comissão Especial de Gestão de Pessoas, que tem à frente o especialista em carreiras Bruno Cunha, colunista do portal Movimento Econômico. O evento proporcionará uma experiência imersiva de planejamento de carreira e análise das tendências do mercado de trabalho. A entrada é gratuita, e as inscrições podem ser feitas pela plataforma Even3.

Mercado imobiliário

A Ademi-PE recebe associados e convidados na próxima quarta-feira (12), às 19h, no restaurante Voar, para mais uma edição do Conexão Ademi. O encontro contará com a apresentação de dados inéditos da pesquisa Ademi/Brain sobre lançamentos, vendas e estoque de imóveis no Recife e na Região Metropolitana, referentes ao segundo trimestre de 2026.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 06/08/2026

SUAPE MANTÉM OS MAIS ALTOS PADRÕES INTERNACIONAIS DE SEGURANÇA, DIZ CONPORTOS

Avaliação da entidade confirma que o complexo de Suape cumpre requisitos do Código ISPS e renova certificação de proteção portuária por cinco anos

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



O processo de avaliação atestou a eficiência operacional na prevenção de riscos para embarcações, trabalhadores, cargas e infraestrutura. Foto: Danielle Coutinho/Suape

O Complexo Industrial Portuário de Suape garantiu a renovação da certificação nacional de segurança concedida pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos). A decisão, publicada no Diário Oficial da União, estende a validade do certificado por mais cinco anos e confirma que o porto cumpre todas as normas do

Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code).

Com a renovação do documento, que é mantido pelo complexo desde o ano de 2004, o Porto Organizado comprova a conformidade com a legislação brasileira e os protocolos internacionais de proteção da cadeia logística. A concessão ocorreu após auditoria técnica e análise detalhada do Plano de Segurança Portuária de Suape.

O processo de avaliação atestou a eficiência operacional na prevenção de riscos para embarcações, trabalhadores, cargas e infraestrutura. Além de cumprir os requisitos legais do Governo Federal, a certificação consolida a credibilidade da instalação pernambucana perante armadores, operadores logísticos e investidores que atuam no comércio marítimo global.

Investimentos em tecnologia e monitoramento no complexo

Para assegurar o cumprimento das exigências do órgão regulador, a administração portuária intensificou investimentos em tecnologia e inteligência nos últimos anos. As iniciativas abrangem a modernização de sistemas de controle de acesso e o aperfeiçoamento dos processos de identificação e credenciamento de usuários.

A infraestrutura de proteção conta com um sistema de monitoramento eletrônico integrado por 322 câmeras de alta definição instaladas em toda a área portuária. Paralelamente, o complexo atualizou os mecanismos de fiscalização das áreas operacionais e revisou as Normas de Acesso de Pessoas e Veículos (NAPV) para alinhar os procedimentos aos padrões internacionais.

As ações de segurança são executadas em trabalho integrado com órgãos federais. A operação conta com a atuação conjunta da Polícia Federal, Marinha do Brasil, Receita Federal e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), além de outras instituições responsáveis pela proteção das instalações.

Suape segurança

A infraestrutura de proteção conta com um sistema de monitoramento eletrônico integrado por 322 câmeras de alta definição instaladas em toda a área portuária. Foto: Danielle Coutinho/Suape

"Isso demonstra que Suape está alinhado aos mais elevados padrões internacionais de segurança portuária. Esse resultado é fruto de investimentos contínuos em tecnologia, inteligência, qualificação das equipes e aperfeiçoamento dos processos para garantir a proteção das pessoas, das cargas, da infraestrutura e das operações", enfatiza o diretor-presidente do Complexo de Suape, Armando Monteiro Bisneto.

Segurança como diferencial competitivo

A gestão das operações portuárias destaca que a eficiência nos controles de acesso e na fiscalização contribui diretamente para a atração de novos negócios e o fortalecimento do comércio internacional no estado.

"A movimentação portuária exige processos seguros, integrados e eficientes. O aperfeiçoamento contínuo dos sistemas de controle de acesso, do monitoramento e da gestão operacional fortalece a Confiabilidade das operações e amplia a confiança de armadores, operadores logísticos, investidores, trabalhadores e de todos que utilizam o Porto Organizado", destaca o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, José Constantino.

O aperfeiçoamento dos sistemas de segurança acompanha a expansão das atividades do polo logístico. No primeiro semestre de 2026, o Complexo Industrial Portuário de Suape movimentou 13.726.969 milhões de toneladas de cargas entre os meses de janeiro e junho, registrando um crescimento de 25,6% na comparação com o mesmo período de 2025.

No mesmo intervalo de seis meses, a movimentação de embarcações no porto somou 832 atracações, número que representa uma alta de 14,3% em relação ao primeiro semestre do ano anterior e reflete o fortalecimento da infraestrutura operacional do complexo.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 06/08/2026

NORDESTE LIDERA CADASTRO DE EMPRESAS QUE VÃO PARTICIPAR DOS LEILÕES DE BATERIAS

A expectativa é grande para os leilões de armazenamento de energia. Houve um recorde das empresas cadastradas para participarem dos leilões

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



O armazenamento em baterias vai contribuir para diminuir os cortes de geração no Nordeste. Foto: Divulgação/Moura

Do total das empresas que vão concorrer aos leilões que vão contratar o armazenamento em baterias, 71,1% da potência cadastrada estão no Nordeste, segundo dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), que informou que houve "recorde" de projetos na etapa do cadastramento. Os leilões vão contratar o armazenamento para empresas que fazem parte

do Sistema Interligado Nacional, responsável pela entrega de energia a 99% dos brasileiros. Na região, as baterias representam uma possibilidade de permitir o armazenamento de parte da energia que hoje deixa de ser produzida em razão dos cortes de geração.

Ainda de acordo com informações da EPE, contribuíram para o recorde de inscrição de projetos a não exigência de licenciamento ambiental e de certificações nesta fase da concorrência. Para participar do leilão, as empresas tiveram que fazer um cadastro na Empresa de Pesquisa Energética (EPE) até o último dia 31.

No cadastramento dos projetos, foram inscritos 5.296 projetos, somando 261.408 megawatts (MW), para o leilão de Armazenamento Nacional (2028 A), voltado a soluções com equipamentos produzidas no Brasil, e 5.734 projetos, com 281.003 MW, para o leilão de Armazenamento (2028 B), destinado às demais soluções. Para participar dos dois leilões, foram inscritos 4.939 projetos totalizando 245.603 MW.

Os dois Leilões de Reserva de Capacidade na forma de Armazenamento (LRCAP Armazenamento). Os vencedores terão que obedecer às regras como um contrato de 15 anos do serviço, disponibilidade mínima de potência de 30 MW, tempo mínimo de descarga de 4 horas, tempo máximo de recarga de 6 horas e uma bonificação locacional de 10%, que beneficiou o Nordeste e algumas regiões de Minas Gerais mais atingidas pelos cortes de geração.

Depois do Nordeste, o Sudeste é a região com 18,8% da potência cadastrada seguida pelo Sul, com 5,1% de participação, enquanto o Centro-Oeste tem 3,4% e o Norte, 1,6%.

As empresas que vencerem o leilão devem começar a fornecer o serviço em 1º de agosto de 2028, prazo que pode ser antecipado. Ainda no cronograma antes de serem realizados os leilões, estão previstas a publicação da Nota Técnica de Capacidade de Escoamento para 28 de setembro de 2026 e a habilitação técnica pela EPE para 17 de novembro de 2026. Os leilões estão marcados para os dias 02 e 04 de dezembro.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 06/08/2026

MULTIMODAL NORDESTE: LOGÍSTICA TERRESTRE GANHA EFICIÊNCIA COM USO DE IA

Plataformas unem dados e gamificação para aumentar produtividade e segurança dos motoristas na logística terrestre

Por Mariana Araújo - mariana.araujo@movimentoeconomico.com.br



CEO da Gobrax, Thiago Bona, falou sobre como o uso de dados de maneira eficiente pode trazer melhores resultado – Foto: Danilo Lima/ME

A logística terrestre vive uma nova fase impulsionada pela inteligência artificial, capaz de transformar milhões de dados gerados diariamente pelos veículos em informações estratégicas para gestores e orientações práticas para motoristas.

Mais do que monitorar indicadores, as novas plataformas utilizam algoritmos para interpretar informações de telemetria, identificar padrões de condução e estimular mudanças de comportamento que reduzem o consumo de combustível, aumentam a segurança nas rodovias e elevam a rentabilidade das transportadoras.

O tema foi apresentado durante o painel “Dados no TRC: como transformar números em decisões para motoristas e gestores”, abordado pelo CEO da Gobrax, Thiago Bona, na programação do Conecta Multimodal 2026, nesta quarta-feira (5). O executivo defendeu que o verdadeiro valor dos dados está na capacidade de torná-los compreensíveis para quem está na operação. Segundo ele, apenas coletar informações não é suficiente para gerar resultados.

“Os dados brutos sozinhos não ajudam. É preciso ter uma profundidade muito grande para consolidar essas informações e mostrar tudo de uma maneira muito simples para o gestor de frota e, principalmente, para o motorista”, afirmou.

Para o executivo, a inteligência artificial exerce justamente esse papel de traduzir grandes volumes de informações em recomendações práticas, permitindo que o profissional entenda rapidamente quais hábitos precisam ser modificados durante a condução do caminhão.

Durante o painel, o gestor no Grupo Tombini, Wiker Lytiery, citou como a experiência de aliar os dados à operação logística e à atuação dos motoristas para tornar o desempenho mais eficiente.

Logística inteligente aproxima tecnologia do motorista

Na prática, a proposta da Gobrax é levar a inteligência da logística diretamente para o celular do motorista. A empresa desenvolveu um aplicativo que permite ao profissional acompanhar seu próprio desempenho e receber orientações contínuas sobre sua forma de dirigir.

De acordo com Bona, a plataforma conversa de maneira simples com o motorista, indicando aspectos que podem ser melhorados durante a viagem, como reduzir acelerações bruscas, utilizar melhor o torque do veículo, evitar excessos de velocidade e aproveitar a inércia do caminhão em determinados trechos.

“O motorista consegue se autogerenciar. Nós vamos conversando com ele de forma sistemática para que compreenda se está conduzindo o caminhão da melhor maneira. Quando ele muda esse comportamento, ganha pontos e isso se transforma em dinheiro no fim do dia”, explicou.

Segundo o executivo, a estratégia muda a relação tradicional entre empresa e motorista. Em vez de um modelo baseado apenas em cobranças, a tecnologia cria incentivos para que o próprio profissional busque melhorar seu desempenho, contribuindo para aumentar a eficiência da operação e os resultados financeiros da transportadora.

Gamificação fortalece a logística e estimula boas práticas

Outro diferencial da solução está na utilização de mecanismos de gamificação para incentivar a adoção de boas práticas na logística rodoviária.

Os motoristas passam a disputar rankings internos, buscando melhores notas de desempenho e maiores recompensas financeiras. A competição, segundo Bona, ocorre de forma saudável e cria um ambiente de aprendizado contínuo.

“Geramos praticamente uma competição entre os motoristas. Um quer produzir mais do que o outro, quer ter uma nota melhor, e isso só gera benefícios para toda a sociedade”, afirmou.

Além dos ganhos operacionais, o modelo também contribui para a segurança viária. Com uma condução mais eficiente, diminuem comportamentos de risco, como excesso de velocidade e acelerações desnecessárias, reduzindo a probabilidade de acidentes e promovendo estradas mais seguras.

“Nós conseguimos entender se os motoristas estão tendo uma condução mais segura e, com isso, contribuimos para rodovias mais seguras para toda a população”, destacou.

Logística exige tecnologia aliada à gestão

Apesar dos avanços da inteligência artificial, Bona ressalta que a tecnologia, isoladamente, não garante resultados. Para que a logística alcance ganhos consistentes, é necessário integrar ferramentas digitais, metodologia e acompanhamento especializado.

Segundo ele, a Gobrax atua junto às transportadoras durante todo o processo de implantação da solução, auxiliando gestores na interpretação dos indicadores e na definição de estratégias para melhorar o desempenho da frota.

“A tecnologia por si só, assim como os dados, não gera resultado suficiente. Temos uma metodologia exclusiva e um time que apoia a gestão da transportadora nessa implantação”, explicou.

O trabalho é desenvolvido em parceria com as empresas, funcionando como um comitê permanente de acompanhamento da operação.

“É algo construído a quatro mãos entre a Gobrax e a transportadora. Nós entregamos todo o nosso conhecimento para que o transportador consiga extrair o máximo de resultado”, concluiu.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 06/08/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

NOVA METODOLOGIA ORGANIZA GESTÃO DO ESTOQUE REGULATÓRIO DA ANTAQ

Instrumento organiza a revisão, a atualização e a consolidação dos atos normativos da Agência, ampliando a segurança jurídica e a qualidade regulatória

Brasília, 05/08/2026 – A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, em Reunião Ordinária, uma nova metodologia para a gestão do seu estoque regulatório. Com relatoria da diretora substituta Cristina Castro, o instrumento estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para identificar, classificar, monitorar e atualizar os atos normativos da Agência.

Baseada nos princípios de governança regulatória previstos na Lei nº 13.848/2019 e nas diretrizes estabelecidas pelo Decreto nº 10.411/2020, a iniciativa cria um processo permanente de acompanhamento das normas da Agência. Entre as medidas previstas estão a identificação de inconsistências, redundâncias, lacunas e dispositivos desatualizados, além da definição de critérios para orientar ações de revisão, consolidação, simplificação ou revogação dos atos normativos.

O modelo prevê um ciclo contínuo de revisão, que vai do levantamento do estoque regulatório à implementação e ao monitoramento das medidas definidas. O trabalho que subsidiou sua elaboração identificou 92 atos normativos vigentes da ANTAQ, entre resoluções principais, resoluções alteradoras e duas súmulas administrativas, que passarão a ser acompanhados de forma sistemática.

Os próximos passos incluem a publicação da metodologia aprovada no portal da Agência, acompanhada do histórico dos atos regulatórios vigentes e não vigentes. A expectativa é que esse processo contribua para ampliar a segurança jurídica dos agentes do setor aquaviário e a transparência da atuação regulatória.

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



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

SEGURANÇA JURÍDICA FORTALECE INVESTIMENTOS E IMPULSIONA CRESCIMENTO DOS PORTOS BRASILEIROS, DESTACA MINISTRO TOMÉ FRANCA



Em encontro no Porto de Itajaí, titular do MPor falou sobre os desafios do direito portuário e o papel da segurança jurídica para ampliar a competitividade no país

Para Tomé Franca, a integração entre o Executivo, Judiciário e a iniciativa privada é um dos pilares que fortalece o setor portuário brasileiro. Foto: Eduardo Oliveira/MPor

A construção de um ambiente de negócios cada vez mais seguro para quem investe na infraestrutura portuária foi o principal tema da participação do ministro de Portos e



Aeroportos, Tomé Franca, na abertura do Seminário de Direito Portuário, realizado nesta quarta-feira (6), em Itajaí (SC). Durante o evento, o ministro destacou que a modernização dos portos brasileiros passa não apenas por obras e investimentos, mas também pelo fortalecimento da segurança jurídica e da articulação entre os Poderes.

"O Ministério de Portos e Aeroportos têm estabelecido uma conexão direta com o Legislativo, com o Poder Judiciário e com o setor produtivo, porque é unindo esses setores que podemos construir uma infraestrutura mais segura, tanto do ponto de vista operacional quanto da segurança jurídica. É importante que, quem investe no Brasil e no Porto de Itajaí, tenha regras claras e a garantia de que seu investimento é seguro", afirmou.

Franca ressaltou ainda que a integração entre Executivo, Judiciário e a iniciativa privada é um dos pilares que fortalece o setor portuário brasileiro e garante que os portos continuem contribuindo para o desenvolvimento econômico e a geração de empregos no país. "Se cada um desses atores não cumprir bem o seu papel, com responsabilidade, com técnica, com empenho e foco, a gente tem menos resultados do que a sociedade espera de todos nós", concluiu.

Para o superintendente do Porto de Itajaí, Artur Antunes Pereira, o trabalho em conjunto contribui para decisões mais alinhadas à realidade das operações. "Nossa atividade envolve regulação, concorrência, questões ambientais, segurança da navegação e decisões de elevada complexidade. Compreender de perto a nossa operação permitirá um aperfeiçoamento constante das decisões", garantiu.

Crescimento do Porto de Itajaí

Ao comentar a evolução do Porto de Itajaí, o ministro ressaltou que a retomada das operações, após a paralisação enfrentada em 2022, devolveu ao complexo portuário seu protagonismo na logística nacional. "Nós tivemos a reinauguração desse porto para que ele cumpra o seu papel na logística nacional, mas também no desenvolvimento econômico do estado de Santa Catarina. O que estamos vendo é o porto contribuindo com uma grande movimentação de cargas. De 2025 para 2024, ampliamos em mais de 200% a movimentação, e já no primeiro trimestre de 2026 ampliamos mais 40%. Essa será, sem dúvida alguma, a rota de crescimento do Porto de Itajaí", disse.

Entre as iniciativas em andamento para o porto, estão a dragagem do canal de acesso, com investimentos superiores a R\$ 60 milhões, o arrendamento definitivo da área ITJ01, voltado à ampliação da movimentação de cargas, e a concessão do canal de acesso ao porto, projetos que ampliarão a capacidade operacional e permitirão a recepção de embarcações de maior porte.

O diretor-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antônio José Gobbo, afirmou que a experiência da autoridade portuária à frente da administração do Porto de Itajaí demonstra, na prática, como a segurança jurídica e a boa governança são fundamentais para impulsionar o desenvolvimento do setor.

"Recebemos a missão de administrar, de forma transitória, o porto enquanto conduzimos as ações necessárias para a criação da futura Companhia Docas de Santa Catarina e, já no primeiro semestre deste ano, registramos um crescimento de quase 41% nas operações em relação ao mesmo período do ano anterior. Esses resultados demonstram que o direito portuário não é apenas um conjunto de normas. Ele é um instrumento essencial para dar segurança às decisões", finalizou.

Seminário de Direito Portuário

Promovido pela Associação dos Magistrados Brasileiros (AMB), pela Escola Nacional da Magistratura (ENM) e pela Superintendência do Porto de Itajaí, com apoio da Associação dos Magistrados Catarinenses (AMC), o seminário reuniu especialistas, representantes do setor portuário e operadores do Direito para debater temas relacionados à regulação, infraestrutura, sustentabilidade e relações contratuais no ambiente portuário.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 06/08/2026

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E ANTAQ ABREM AUDIÊNCIA E CONSULTA PÚBLICAS PARA O LEILÃO DO TERMINAL ITJ01 (SC)

Audiência virtual será realizada nesta quinta-feira (6), às 9h30, e a consulta segue aberta até 13 de agosto



Complexo Portuário de Itajaí (SC), cuja área ITJ01 passará por consulta e audiência públicas como etapa preparatória para o futuro leilão. Foto: Divulgação/Porto de Itajaí

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) convidam a sociedade civil, representantes do setor, especialistas e demais interessados a participarem, nesta quinta-feira (6), às 9h30, da audiência pública virtual sobre o arrendamento portuário da área ITJ01, localizado no Porto Organizado de Itajaí (SC). As contribuições

também podem ser enviadas por meio da consulta pública, que permanece aberta até 13 de agosto.

Conduzida pela Antaq, o objetivo do processo é obter contribuições, subsídios e sugestões para aprimoração dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização do leilão do terminal ITJ01. A audiência pública desta quinta-feira será de maneira virtual, no canal do Youtube da Antaq. Já as contribuições da consulta pública podem ser feitas até as 23h59 de 13 de agosto, exclusivamente por meio do formulário eletrônico disponível na página de Consulta e Audiência Públicas nº 07/2026 no portal da Agência. Caso alguma contribuição necessite do envio de alguma imagem em anexo, isso deverá ser feito pelo e-mail anexo_audiencia072026@antag.gov.br, com as devidas identificações.

Terminal ITJ01

Com área de 265 mil m², o terminal será destinado à movimentação e armazenagem de cargas gerais e containerizadas. A futura concessionária deverá realizar investimentos de cerca de R\$ 2,66 bilhões na modernização e expansão da infraestrutura portuária, com foco no aumento da capacidade operacional e na atualização das instalações.

Entre as principais intervenções previstas estão melhorias nos berços de atracação, adequação das áreas retroportuárias, implantação de novas estruturas de acostagem, obras de pavimentação e drenagem, instalação de infraestrutura para guindastes, construção de pátio de triagem e de edifício administrativo, além da instalação de pontos para contêineres refrigerados e da construção de um novo píer de passageiros.

Anota aí!

O quê: Audiência pública terminal ITJ01

Data: quinta-feira, 6 de agosto

Horário: às 9h30

Como participar: de maneira virtual pelo canal da Antaq no YouTube.

O quê: Consulta pública terminal ITJ01

Data: até 13 de agosto

Como participar: por meio de formulário eletrônico disponível no site da Antaq.

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

Data: 06/08/2026

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CRIA GRUPO DE TRABALHO PARA APERFEIÇOAR GESTÃO DE RISCOS NA INFRAESTRUTURA

Proposta é construir soluções para ampliar segurança jurídica dos projetos e reduzir custos para novos empreendimentos



Tomé Franca assinou a portaria que institui o Grupo de Trabalho sobre Seguros, Garantias e Riscos em Infraestrutura de Transporte (GT-SegInfra) durante o Seguros Day. Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Com foco em segurança jurídica e atração de investimentos privados, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, assinou nesta quarta-feira (5) em Brasília, durante o evento Seguros Day, portaria que institui Grupo de Trabalho sobre Seguros, Garantias e Riscos em Infraestrutura de Transporte (GT-SegInfra). A proposta é construir soluções que ampliem a segurança jurídica dos projetos, harmonizem as exigências de seguros com a capacidade do mercado e reduzam custos para novos empreendimentos. O grupo de trabalho terá prazo de 100 dias para apresentar um relatório com recomendações para o aperfeiçoamento regulatório.

Ao reunir representantes do governo, do mercado segurador e do setor de infraestrutura, o Seguros Day reforçou o papel dos seguros como ferramenta estratégica para viabilizar grandes empreendimentos. Na avaliação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), contratos mais bem estruturados e uma matriz de riscos mais equilibrada aumentam a previsibilidade dos projetos e fortalecem a confiança dos investidores.

O GT-SegInfra reúne representantes das secretarias nacionais de Portos, Aviação Civil e Hidrovias, além da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e de entidades representativas do setor produtivo e do mercado segurador, consolidando um espaço permanente de diálogo técnico e institucional.

Novo modelo de gestão nos canais de acesso

A modernização da infraestrutura portuária brasileira passa por mudanças. O novo modelo transfere a execução operacional para parceiros privados, enquanto o poder público concentra sua atuação no planejamento e na garantia da segurança jurídica.

Segundo o MPor, projetos como o do Portos de Santos, o maior da América Latina, em que a pasta atua para fazer a concessão do canal de acesso, com investimentos de R\$ 688 milhões. Além do ganho de capacidade, a modernização aumentará a segurança da navegação, reduzindo riscos operacionais e oferecendo maior previsibilidade às operações portuárias e ao mercado segurador.

De acordo com o Ministério, o projeto estabelece um novo padrão para a infraestrutura portuária brasileira ao incorporar tecnologia e gestão permanente dos canais de acesso, criando um ambiente mais seguro e previsível para operadores, investidores e seguradoras.

Em Paranaguá (PR), esse novo modelo de gestão já está em prática. Primeira concessão de canal de acesso do país, o empreendimento representa um marco para a infraestrutura portuária brasileira e prevê R\$ 1,23 bilhão em investimentos ao longo de 25 anos.

O contrato firmado com o Consórcio Canal Galheta Dragagem contempla a ampliação gradual do calado de 13,3 para 15,5 metros, além de dragagem permanente, sinalização náutica, monitoramento do tráfego de embarcações por meio do sistema VTMIS, que organiza a movimentação de navios em canais de acesso, portos e áreas costeiras, e levantamentos hidrográficos contínuos.

O modelo fortalece a segurança da navegação e cria um ambiente mais previsível para operadores, investidores e mercado segurador, servindo de referência para os próximos projetos em estruturação.

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

Data: 06/08/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INFRAESTRUTURA, INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

A metáfora usada pelo diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) Alex Azevedo, no encontro dos conselhos de Infraestrutura e Minas e Energia do Grupo Brasil Export, em Brasília, nessa quarta-feira, dia 5, é mais precisa do que parece: ferrovias, portos e produção mineral são “três partituras separadas” que precisam ser “regidas juntas.” Quem conhece os gargalos logísticos do Brasil reconhece imediatamente o problema descrito. Um corredor de exportação de minério ou de grãos funciona como uma corrente: se a ferrovia chega ao porto antes da capacidade de berço estar disponível, o minério acumula na retroárea. Se o porto é expandido antes de a ferrovia ter fluxo suficiente para alimentá-lo, a capacidade portuária fica ociosa. Se a produção mineral acelera antes de qualquer dos dois, o caminhão cobre a diferença, com o custo logístico e ambiental que esse modal implica em longas distâncias. Esse desencontro não é acidente; é o resultado previsível de décadas de planejamento setorial que nunca convergiu num cronograma único.

O dado apresentado por Azevedo sobre a malha ferroviária ociosa é o mais revelador da reunião: entre 15 mil e 18 mil quilômetros de ferrovias brasileiras operam hoje abaixo do seu potencial. Para um país que gasta politicamente imenso capital para anunciar novos leilões ferroviários, e que tem R\$ 160 bilhões em investimentos contratados no ciclo atual, a constatação de que uma extensão equivalente à malha ferroviária inteira da Argentina está subutilizada é um argumento de sobriedade que raramente aparece nos discursos de inauguração. A pergunta que o diretor da ANTT formulou, “não é quanto trilho novo precisamos construir, mas como dar regência ao que já construímos”, não é contra a expansão da malha; é pela coordenação que torna qualquer expansão eficiente. Trilho novo conectado a porto sem capacidade ou a produção mineral sem fluxo garantido é mais da mesma ineficiência, a custo maior.

A referência à experiência iniciada no Porto do Itaqui (MA), onde operadores ferroviários, autoridades portuárias e representantes da mineração se reuniram para discutir a integração dos cronogramas, é o precedente mais concreto disponível para o que Azevedo propõe escalar. Itaqui é o ponto de convergência natural entre a Estrada de Ferro Carajás, operada pela Vale, e o fluxo de exportação de minério de ferro e grãos do Centro-Norte. A complexidade da coordenação naquele ponto, onde o mesmo porto precisa compatibilizar demandas de mineração, agronegócio e projetos industriais com restrições de berço e de profundidade de canal, é um laboratório real do problema que o “palco permanente” de Azevedo se propõe a resolver de forma sistemática.

A proposta do diretor da ANTT tem mérito conceitual claro e, simultaneamente, um histórico de implementação no Brasil que exige ceticismo construtivo. O País tem longa experiência com instâncias de coordenação intersetorial que começam com alto nível de engajamento político e técnico e, gradualmente, se tornam reuniões sem poder de decisão nem capacidade de execução. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) nas suas sucessivas versões, o Conselho de Gestão do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e diversas câmaras setoriais produziram diagnósticos corretos sobre a necessidade de integração e entregaram resultados aquém do potencial, em parte por falta de mandato executivo real e, em parte, por incapacidade de sobreviver às mudanças de governo. O “palco permanente” que Azevedo propõe só cumprirá sua função se tiver características que raramente se combinam na administração pública brasileira: autoridade para tomar decisões vinculantes sobre cronogramas, representação equilibrada entre poder público e setor privado, e continuidade institucional que não dependa do interesse de um único dirigente.

O Brasil tem, neste momento, uma janela de oportunidade para construir essa coordenação que raramente se abre: contratos ferroviários sendo renovados e novos sendo celebrados, ciclo de leilões portuários em andamento, agenda de mineração de minerais críticos ganhando prioridade estratégica e capital privado disponível para corredores que demonstrem previsibilidade de fluxo. Cada um desses elementos é mais valioso quando integrado aos outros. A proposta do diretor da ANTT é, em essência, a proposta de não desperdiçar essa janela fazendo o que o Brasil sempre faz – planejar cada componente separadamente e descobrir o desencontro quando a obra já está pronta.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/08/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - A METÁFORA DO VITRAL



THIAGO BENITO ROBLES

Advogado especialista em Direito Portuário, sócio na Advocacia Ruy de Mello Miller e professor universitário

opinio@portalbenews.com.br

Ao longo da história brasileira, acostumamo-nos a olhar para a Constituição como um texto. Um conjunto de normas destinado a organizar o Estado, distribuir competências e assegurar direitos. A obra Sociologia & história do constitucionalismo brasileiro, Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, 2024, propõe uma mudança de perspectiva. Mais do que um texto jurídico, a Constituição passa a ser compreendida como um reflexo da sociedade que a produz, das escolhas que faz, das tensões que não consegue resolver e dos projetos de futuro que pretende construir.

Essa é, a meu ver, a principal contribuição da obra. Ela nos convida a abandonar uma leitura exclusivamente normativa para compreender o constitucionalismo como um fenômeno histórico, político, econômico e cultural. Nenhuma Constituição existe isoladamente. Toda Constituição dialoga permanentemente com a sociedade que pretende organizar, refletindo seus consensos, suas contradições e sua capacidade de transformar princípios em instituições efetivas.

Ao percorrer dois séculos de constitucionalismo brasileiro, os autores revelam um aspecto inquietante da nossa trajetória institucional. Mudamos Constituições, alteramos sistemas políticos, substituímos regimes, reformamos instituições e ampliamos direitos. Entretanto, muitos dos nossos dilemas permanecem surpreendentemente semelhantes. Centralização e descentralização do poder, independência das instituições, relação entre Direito e política, inclusão social, segurança jurídica, equilíbrio entre estabilidade e transformação são temas que atravessam praticamente toda a experiência constitucional brasileira.

A explicação apresentada pelos autores merece atenção. As instituições não nascem apenas da técnica jurídica. Elas são consequência das escolhas feitas por uma sociedade em determinado momento histórico. Cada Constituição incorpora valores, interesses, consensos possíveis e conflitos ainda não resolvidos. Compreender a história constitucional brasileira é, portanto, compreender também a formação do Estado, da economia e da cultura política nacional.

É nesse contexto que surge uma das imagens mais marcantes da obra. O constitucionalismo brasileiro é comparado a um vitral. A metáfora é particularmente feliz. Um vitral não é formado por uma única peça, mas por fragmentos distintos que somente adquirem sentido quando observados em conjunto. Cada elemento possui sua própria forma, sua própria cor e sua própria intensidade. Alguns permitem que a luz atravesse com mais facilidade. Outros projetam sombras. O resultado final não elimina as diferenças. Ao contrário, é justamente a harmonia entre elas que produz a beleza da obra.

A imagem descreve com precisão a própria formação institucional brasileira.

Nossa trajetória jamais foi linear. Importamos modelos estrangeiros, adaptamos experiências, preservamos tradições locais, criamos soluções originais e convivemos, muitas vezes, com estruturas



modernas sustentadas por práticas profundamente antigas. O próprio livro identifica esse processo como um traço característico do constitucionalismo brasileiro, resultado de um permanente sincretismo institucional, no qual diferentes modelos convivem, se sobrepõem e, por vezes, entram em tensão.

Essa leitura histórica produz uma reflexão extremamente atual. Vivemos um momento em que o debate público frequentemente busca respostas rápidas para problemas estruturalmente complexos. Reformas, novos marcos regulatórios, mudanças legislativas e decisões judiciais são frequentemente apresentadas como soluções definitivas para desafios que, na realidade, possuem raízes muito mais profundas.

A história constitucional brasileira demonstra exatamente o contrário. **Instituições não se transformam apenas porque seus textos mudam. Elas evoluem quando a sociedade modifica incentivos, práticas, relações de confiança e padrões de comportamento. O Direito abre caminhos, estabelece parâmetros e oferece estabilidade. Sua efetividade, entretanto, depende da capacidade das próprias instituições de produzir decisões legítimas, coerentes e previsíveis ao longo do tempo.**

Essa percepção possui enorme relevância para o ambiente empresarial. Empresas que operam em setores regulados, na infraestrutura, na logística e no comércio internacional convivem diariamente com instituições públicas. Para elas, segurança jurídica nunca significou apenas estabilidade legislativa. Significa previsibilidade institucional. Significa confiança de que as regras do jogo serão interpretadas e aplicadas segundo critérios técnicos, transparentes e coerentes ao longo do tempo.

Esse é, provavelmente, o maior ensinamento de dois séculos de constitucionalismo brasileiro. **A força de uma Constituição não se mede apenas pela qualidade do texto que a compõe, mas pela capacidade das instituições de transformar seus princípios em decisões legítimas, previsíveis e socialmente respeitadas.** É nesse espaço, entre a norma escrita e sua aplicação concreta, que se constrói a confiança.

Essa reflexão ultrapassa o universo jurídico. Em um país que discute grandes investimentos, projetos estruturantes e profundas transformações econômicas, o verdadeiro diferencial competitivo não será apenas a qualidade dos ativos ou a dimensão das oportunidades. Será a credibilidade das instituições responsáveis por conduzir os processos decisórios. **Mercados convivem com riscos. Investidores convivem com ciclos econômicos. O que nenhum ambiente de negócios suporta é a incerteza institucional.**

É justamente por isso que a metáfora do vitral permanece tão atual. Nenhuma peça, isoladamente, explica a beleza da obra. O resultado depende da harmonia entre todas elas. O mesmo ocorre com o constitucionalismo brasileiro. **O futuro não será determinado apenas pelas leis que escrevermos, nem pelas decisões que proferirmos, mas pela capacidade de nossas instituições de construir confiança, preservar legitimidade e oferecer previsibilidade.** É essa combinação silenciosa que sustenta não apenas a democracia, mas também o desenvolvimento.

Thiago Benito Robles escreve quinzenalmente para o BE News.

MERCADOS CONVIVEM COM RISCOS. INVESTIDORES CONVIVEM COM CICLOS ECONÔMICOS. O QUE NENHUM AMBIENTE DE NEGÓCIOS SUPORTA É A INCERTEZA INSTITUCIONAL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO ANUNCIA ALFREDO GASPAR COMO VICE

Sem apoio de partidos e sem nomes preferidos para compor sua chapa, candidato escolhe deputado do PL

Do Estadão Conteúdo



A escolha de Alfredo Gaspar é uma sinalização ao público nordestino, mas, nos bastidores, é considerado um revés para a campanha de Flávio

O senador Flávio Bolsonaro, candidato do PL à presidência da República, anunciou nesta quarta-feira, 5, o deputado Alfredo Gaspar (PL-AL) como o vice em sua chapa. “O vice é alguém que representa o Nordeste”, disse Flávio, destacando a atuação de Gaspar na CPMI do INSS e na segurança pública. O anúncio foi realizado em

entrevista a jornalistas na sede do PL, em Brasília.

Flávio agradeceu às mulheres que foram cogitadas para compor a chapa presidencial, algumas presentes no evento em Brasília e destacou que batalhou muito para tê-las ao lado nessa corrida ao Palácio do Planalto. Disse, ainda, que lutou para ter mais tempo de TV nessa campanha, com a adesão de outros partidos, mas que não foi possível, em razão dessas legendas decretarem neutralidade.

O nome de Gaspar é uma sinalização ao público nordestino e, nos bastidores, é considerado um revés para a campanha de Flávio, que procurava uma mulher para o posto, com o objetivo de aproximá-lo do eleitorado feminino. Contudo, o senador também buscava meios de falar com o público do Nordeste.

Ao longo da campanha, foram cotados os nomes da senadora Tereza Cristina (PP-MS); da administradora e ex-presidente da Caixa Daniella Marques (Republicanos); da ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL); e da deputada Simone Marquette (PP-SP) para compor sua chapa.

Quem é Alfredo Gaspar?

Alfredo Gaspar está no primeiro mandato como deputado federal e ganhou destaque como relator da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito (CPMI) que apura fraudes ligadas ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), que ficou conhecida como a “CPI do INSS”.

Formado em Direito e pós-graduado, Gaspar completa 56 anos neste mês. Ele foi promotor de Justiça por 24 anos e procurador-geral de Justiça de Alagoas por duas vezes, de acordo com a biografia em seu site. Além disso, coordenou o Grupo Estadual de Combate às Organizações Criminosas (Gecoc) e presidiu o Grupo Nacional de Combate ao Crime Organizado (GNCOC).

Gaspar também foi secretário de Segurança Pública no governo de Renan Filho (MDB), hoje ministro dos Transportes do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

O deputado era pré-candidato ao Senado por Alagoas e travaria uma disputa acirrada contra Renan Calheiros (MDB) e Arthur Lira (PP). Como a eleição para o Senado tem duas vagas, a saída de Gaspar pode abrir caminho para a vitória de Calheiros e de Lira.

Durante a CPMI do INSS, Gaspar foi acusado pelo deputado federal Lindbergh Farias (PT-RJ) e pela senadora Soraya Thronicke (Podemos-MS) de estupro e tentativa de suborno. O parlamentar negou as acusações. A Comissão terminou sem relatório.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO PREPARA ABERTURA DO MERCADO AÉREO PARA COMPANHIAS LOW COST E ULTRA LOW COST

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



O movimento do MPor é um desdobramento estratégico para absorver o volume recorde de tráfego aéreo internacional. Foto: Divulgação / GRU

Mpor autoriza negociações sobre novas liberdades do ar e Anac inicia estudos para maior atuação de empresas estrangeiras no transporte aéreo

ULTRA LOW COST

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) quer alterar a dinâmica do transporte aéreo civil no Brasil, com a atração de companhias aéreas internacionais operando nos modelos low cost e ultra low cost. Em declarações nessa quarta-feira, dia 5, o ministro Tomé Franca confirmou que o Governo Federal autorizou negociações relativas à 7ª liberdade do ar (uma empresa opera em um país estrangeiro sem começar ou terminar a viagem em sua nação-sede) e acompanha os estudos técnicos conduzidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para a implementação da 8ª e 9ª liberdades (liberação de empresas estrangeiras para o transporte doméstico nacional de passageiros ou cargas).

MAIS OPÇÕES DE TARIFAS

Franca pretende romper a padronização dos serviços aéreos oferecidos no País, hoje dominado por modelos operacionais consolidados de poucas grandes companhias. E planeja ampliar as opções de tarifas para o consumidor. Segundo o ministro, as conversas da Anac com autoridades de aviação civil de países vizinhos têm prazo estimado de 12 meses para a conclusão dos relatórios de viabilidade e acordos bilaterais.

ESTRATÉGIA

O movimento do MPor é um desdobramento estratégico para absorver o volume recorde de tráfego aéreo internacional. Para suportar o adensamento da malha nacional sem saturar a capacidade dos grandes hubs, a entrada de operadoras ultra low cost tende a pulverizar a demanda em aeroportos regionais e secundários.

AGENDA FERROVIÁRIA

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) trabalha para viabilizar ao menos dois certames ferroviários até o fim do ano. A previsão foi apresentada pelo diretor-geral da Agência, Guilherme Theo Sampaio, nessa quarta-feira, dia 5, durante o 8º Brasília Summit, em Brasília. A agenda prioritária contempla o leilão da EF-118, conhecida como Anel Ferroviário do Sudeste, e o chamamento público do Corredor Minas–Rio, formado por trechos da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). A expectativa é que os dois processos sejam realizados na primeira quinzena de dezembro.

OS PROJETOS

A EF-118 prevê uma ligação ferroviária entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo. Com 575 quilômetros de extensão e investimentos estimados em R\$ 7,7 bilhões, o projeto busca ampliar a integração logística da Região Sudeste. Já o Corredor Minas–Rio abrange trechos da FCA entre Minas Gerais e o Porto de Angra dos Reis, no litoral fluminense. A proposta é identificar, por meio de chamamento público, interessados em assumir os ativos e apresentar soluções para a recuperação e a exploração da malha.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

POLÍTICA - ACUSADO DE ESTUPRO EM VEZ DE UMA MULHER: OPÇÃO DE FLÁVIO DESAGRADA

Nos bastidores, aliados dizem ter sido pegos de surpresa e criticam a escolha de Alfredo Gaspar para a vice-presidência. Ele é alvo de notícia-crime e caso tramita sob sigilo no STF

Do Estadão Conteúdo



Alfredo Gaspar também é alvo de investigação no Tribunal de Contas da União por irregularidades no envio e execução de uma emenda Pix

A escolha do deputado federal Alfredo Gaspar (PL-AL) como candidato a vice-presidente na chapa de Flávio Bolsonaro (PL-RJ) desagradou integrantes da própria campanha do senador, que dizem, reservadamente, terem sido pegos de surpresa com a decisão.

Aliados criticam sobretudo o fato de Flávio ter defendido publicamente a escolha de uma mulher para o posto e agora optado por um homem que foi acusado de estupro de vulnerável, o que já está sendo explorado pelos adversários do senador.

O deputado federal Lindbergh Farias (PT-RJ) e a senadora Soraya Thronicke (Podemos-MS) apresentaram uma notícia-crime contra o alagoano, o acusando de ter estuprado, oito anos atrás, uma adolescente de 13 anos, que teria engravidado.

Alfredo, no entanto, nega. A notícia-crime é usada para levar uma denúncia ao Ministério Público ou à Polícia Federal (PF). A partir desse registro, as autoridades decidem se há elementos para abrir formalmente um inquérito.

O caso tramita sob sigilo. O Estadão apurou que a PF pediu autorização ao Supremo Tribunal Federal (STF) para abrir um inquérito e investigar a denúncia. Relator do procedimento, o ministro Gilmar Mendes solicitou uma manifestação da Procuradoria-Geral da República antes de decidir sobre o pedido. Desde então, não houve novo andamento no processo.

Emenda Pix

Além do inquérito, o deputado também é alvo de investigação no Tribunal de Contas da União (TCU) por irregularidades no envio e execução de uma emenda Pix de cerca de R\$ 6,3 milhões indicada por ele ao município de São José da Laje, em Alagoas.

Técnicos do tribunal identificaram que a prefeitura transferiu recursos da conta específica da emenda para outras contas municipais, o que prejudicou a rastreabilidade do dinheiro, além de não ter apresentado o relatório de gestão exigido. Quando a investigação foi aberta, ele negou irregularidades.

Entre aliados de Flávio Bolsonaro, incluindo integrantes da campanha, prevalece a avaliação de que os dois casos devem ser amplamente explorados pelos adversários de Flávio na disputa presidencial.

Um interlocutor próximo do senador afirmou que a escolha é “questionável”, principalmente considerando a expectativa de ter uma vice mulher. Outro, também sob reserva, disse que o nome de Gaspar é “péssimo” e que, além das acusações, não agrega votos a Flávio. Um outro integrante da campanha disse não ter compreendido a decisão.

Os que defendem a escolha justificam que Gaspar é um nome ligado à pauta da segurança pública - ele foi secretário de Segurança Pública de Alagoas - e com atuação combativa na CPMI do INSS, onde, na condição de relator, pediu a prisão preventiva do empresário Fabio Luis da Silva, o Lulinha, filho mais velho do presidente Luis Inácio Lula da Silva (PT).

Sem forças

A leitura nos bastidores é que Flávio precisa ganhar fôlego entre eleitores de centro e de centro-direita, e seria mais positiva a indicação de um vice de perfil menos ideológico e com maior capacidade de ampliar a candidatura para além do público já próximo ao bolsonarismo. Para esse grupo, Gaspar não reúne essas características e acrescenta pouco ao esforço de reposicionamento de Flávio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

POLÍTICA - DEPUTADO PROMETE SER UM “SOLDADO LEAL”

Do Estadão Conteúdo

O deputado federal Alfredo Gaspar (PL-AL), anunciado nesta quarta-feira, 5, como vice da chapa presidencial de Flávio Bolsonaro (PL-RJ), afirmou que será um “soldado” leal durante a campanha.

“O Brasil estaria muito melhor servido com as senhoras”, declarou Gaspar, se referindo ao fato de o vice não ser uma mulher. “Mas quis Deus e o destino que este momento trouxesse um soldado do Nordeste. Um soldado que honrou a sua história com trabalho e dignidade. Alguém simples, mas que está pronto para a luta, alguém que tem boa fé, sabe o tamanho da responsabilidade. Terei lealdade e gratidão”.

Em seu discurso, Gaspar lembrou do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) e agradeceu ao coordenador de campanha de Flávio, o senador Rogério Marinho (PL-RN), além do presidente do PL, Valdemar Costa Neto.

Gaspar era anunciado como pré-candidato ao Senado por Alagoas, numa disputa em que enfrentaria Arthur Lira (PP) e Renan Calheiros (MDB).

Uma série de políticos também esteve na sede do PL para o anúncio. Entre eles, a senadora Tereza Cristina (PP-MS); o senador Rogério Marinho (PL-RN); a deputada Bia Kicis (PL-DF); e a ex-presidente da Caixa Daniela Marques (Republicanos). Todos eles foram cotados em algum momento para o posto.

Flávio afirmou que contará com a colaboração deles na campanha e em um eventual governo, apesar de Republicanos e PP não terem selado um apoio formal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

POLÍTICA - BRASIL ENFRENTARÁ A INTERFERÊNCIA ESTRANGEIRA NA ELEIÇÃO, DIZ LULA

Após o governo declarar institucionalmente que os EUA têm interesse em intervir no processo eleitoral brasileiro, presidente ironiza e oferece urnas eletrônicas aos americanos

Do Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou nesta quarta-feira, 5, em entrevista aos podcasts Meteoro Brasil e Os 3 Elementos, que o Brasil está “preparado” para enfrentar tentativas de interferência estrangeira na eleição presidencial.

A fala do presidente ocorre um dia após o governo declarar institucionalmente que os Estados Unidos estão tentando fazer ingerências no processo eleitoral. “O Brasil não só está preparado como vai enfrentar qualquer pessoa, de fora, que queira interferir no nosso processo eleitoral”, disse Lula.



Lula disse que funcionários do Departamento de Estado americano queriam vir ao Brasil se “intrometer” no processo eleitoral e elogiou o veto do Itamaraty

Ao falar sobre a nova crise com os Estados Unidos, deflagrada com a revogação do visto da embaixadora brasileira em Washington, Maria Luiza Viotti, o presidente chamou a medida da Casa Branca de “irresponsável e impensada”. Ele refutou o argumento de

reciprocidade dos americanos, ao dizer que eles não se importaram com a embaixada em Brasília desde que o presidente americano, Donald Trump, assumiu o poder.

“Os Estados Unidos não deram importância para a embaixada no Brasil, porque faz um ano e meio que ele está no poder e não mandou para cá. Agora, tentam mandar e acham que a gente tem a obrigação de fazer na data que eles querem? Não é correto e não é possível, nós queremos ser tratados com respeito”, disse Lula.

Os EUA indicaram para chefiar a diplomacia no Brasil Daniel Perez, e dizem que o Planalto cria obstáculos para conceder a autorização para que ele exerça a função no Brasil. Lula justificou a demora afirmando que não deseja receber novos embaixadores em Brasília até o término das eleições.

Sobre a revogação de visto dos funcionários do Departamento de Estado Riley Barnes e Samuel Samson, Lula disse que soube da notícia de que eles estavam querendo se “intrometer” no processo eleitoral e elogiou a medida do Itamaraty. “Fiquei sabendo da notícia que vinham dois jovens para cá, para se intrometer, fiscalizar e investigar as urnas brasileiras. O Itamaraty, corretamente, negou o visto para eles”, declarou.

O presidente também lembrou o contato que teve com Trump, afirmando que os contatos foram amistosos, mas que o presidente americano não liberou o visto de autoridades brasileiras sancionadas.

Marco Rubio

Sobre a possibilidade de interferência americana nas eleições, Lula disse que seria bom se o secretário de Estado, Marco Rubio, fizesse comício para o senador e candidato à Presidência, Flávio Bolsonaro (PL). “Se o Secretário de Estado quiser vir aqui fazer comício para o meu adversário, pode ser até bom. Eu quero, de uma vez só, derrotar todos eles juntos”, disse Lula.

Lula também ironizou o sistema eleitoral americano e disse que o Brasil poderia levar conhecimento na área para os Estados Unidos. “Ao invés de questionar nossa urna, eles deveriam pedir para a gente levar as urnas para eles fazerem uma eleição eletrônica para saberem que estamos no auge da modernidade eleitoral”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

POLÍTICA - PRESIDENTE DISPUTARÁ SUA “ÚLTIMA ELEIÇÃO”

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou que a eleição presidencial de outubro, na qual concorrerá à reeleição, será o último pleito da vida dele. Em tom de brincadeira, o presidente disse

que deseja ir pescar após o término de um eventual quarto mandato. “Eu vou viver 120 anos, mas essa vai ser a minha última eleição. Eu quero ir pescar, e eu sou um bom pescador”, declarou.

Lula também falou sobre projetos do Executivo para combater a desinformação nas redes sociais. “Precisamos ser mais duros no controle da perversidade de alguns humanos nas redes digitais”, declarou.

“A gente precisa transformar em crime o cara que utiliza a internet para contar mentira sobre doenças, para dar desinformação, para mandar um cara tomar remédio que não pode tomar. Tudo isso tem que ser crime, isso não é liberdade de expressão, isso é canalhice e irresponsabilidade. Com doença, a gente não brinca”, declarou o presidente.

Lula também endossou que conseguiu aumentar a cobertura vacinal durante o governo dele, apesar das desinformações veiculadas na pandemia de covid-19, durante a gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

O presidente também defendeu uma política de “seriedade fiscal” para viabilizar a redução da taxa básica de juros brasileira, mas voltou a criticar regras fiscais que limitem o crescimento dos gastos, alegando que elas restringem o investimento público. “O único gasto que a gente faz de verdade é pagar R\$ 1,2 trilhão de dívida de juros”, disse.

“Nós precisamos encontrar um jeito de como resolver essa taxa de juros (atualmente em 14% ao ano)”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

POLÍTICA - TSE MANDA GOVERNO DETALHAR GASTOS COM PUBLICIDADE INSTITUCIONAL

Representação do Partido Liberal, do candidato Flávio Bolsonaro, aponta possível descumprimento das regras eleitorais sobre as despesas com a propaganda oficial

Do Estadão Conteúdo



O vice-presidente do TSE, André Mendonça (à dir.), deu dez dias para o governo apresentar os dados referentes à publicidade institucional

O vice-presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), ministro André Mendonça, determinou que o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) apresente, no prazo de dez dias, a relação completa dos empenhos referentes à publicidade institucional realizados entre 2023 e o primeiro semestre de 2026.

A medida foi tomada a partir de uma representação do Partido Liberal (PL), que aponta possível descumprimento das regras eleitorais sobre despesas com propaganda oficial. Na decisão, Mendonça considerou que os dados apresentados pela legenda revelam diferenças relevantes entre os levantamentos realizados e, por isso, justificam a obtenção das informações oficiais antes de qualquer conclusão sobre eventual irregularidade.

O ministro ressaltou, entretanto, que os elementos disponíveis até o momento não permitem afirmar que o limite previsto na legislação tenha sido efetivamente ultrapassado, tornando necessária uma análise mais aprofundada.

A ação questiona possível violação ao artigo 73, inciso VII, da Lei das Eleições, que impede agentes públicos de empenhar, no primeiro semestre do ano eleitoral, despesas com publicidade institucional

acima do equivalente a seis vezes a média mensal dos valores empenhados e não cancelados nos três anos anteriores ao pleito.

Resultados diferentes

Na representação, o PL apresentou dois estudos baseados em metodologias distintas. O primeiro utilizou dados atribuídos à Secretaria de Comunicação Social (Secom). Segundo esse cálculo, os empenhos realizados entre 2023 e 2025 somariam R\$ 814,4 milhões, o que fixaria um limite de R\$ 135,7 milhões para o primeiro semestre de 2026.

Como os gastos empenhados até 15 de junho teriam alcançado R\$ 178 milhões, a legenda sustenta que houve excesso de R\$ 42,3 milhões, equivalente a cerca de 31% acima do teto estimado.

Já o segundo levantamento foi elaborado com informações extraídas do sistema Siga Brasil e considera despesas de todo o Poder Executivo federal. Nesse cenário, os empenhos dos três anos anteriores, atualizados pela inflação, chegariam a R\$ 3,7 bilhões, estabelecendo um limite semestral de R\$ 618,1 milhões. Os registros até 18 de junho de 2026 apontariam despesas de R\$ 785,7 milhões, indicando uma extrapolação de aproximadamente R\$ 167,6 milhões.

Análise técnica

Ao analisar o caso, André Mendonça observou que os dois estudos utilizam bases de dados e critérios diferentes, o que impede que sejam tratados como confirmação de uma mesma situação.

Segundo o relator, um dos levantamentos está restrito às despesas da Secom, enquanto o outro engloba toda a administração federal, incluindo ações de publicidade de utilidade pública e patrocínios.

Antes de decidir sobre eventual descumprimento da legislação, Mendonça afirmou que será necessário verificar a natureza de cada despesa, identificar possíveis cancelamentos, reforços de empenho, duplicidades, patrocínios e assegurar que os mesmos critérios tenham sido adotados tanto para os anos de referência quanto para o período eleitoral.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

POLÍTICA - TRE-SP MANTÉM PABLO MARÇAL INELEGÍVEL

Recurso do ex-candidato à prefeitura de São Paulo foi rejeitado por unanimidade: 7 votos a 0

Do Estadão Conteúdo

O Tribunal Regional Eleitoral de São Paulo (TRE-SP) confirmou, por 7 votos a 0, a condenação de Pablo Marçal (União Brasil) por uso indevido dos meios de comunicação social durante a campanha de 2024 para prefeitura da capital paulista.

A decisão foi tomada nesta quarta-feira, 5, em sessão do plenário virtual e mantém a inelegibilidade de oito anos do coach e influencer.

O relator, juiz Claudio Langroiva Pereira, votou pela rejeição dos embargos de declaração apresentados pela defesa de Marçal. O magistrado foi acompanhado pelos juízes Regis de Castilho, Domitila Manssur, Mairan Maia Júnior, Danyelle Galvão, Encinas Manfré e Roberto Maia.

Ainda cabe recurso na decisão no Tribunal Superior Eleitoral (TSE). A defesa de Marçal afirma que irá recorrer.

Os embargos de declaração foram apresentados pela defesa de Marçal contra o acórdão de dezembro de 2025. A sentença julgou três acusações diferentes contra Marçal, reunidas em ações movidas pelo PSB e pelo Ministério Público Eleitoral.

A corte afastou duas delas: abuso de poder econômico e captação e gastos ilícitos de recursos de campanha. Nesses pontos, prevaleceu o entendimento de que não havia prova inequívoca de pagamento efetivo de prêmios em dinheiro pelo candidato ou por terceiros.

A condenação que restou - e que os embargos de declaração tentavam reverter - foi por uso indevido dos meios de comunicação social.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - TCU ABRE PROCESSO PARA APURAR MUDANÇAS EM TERMINAL DE SUAPE

Corte vai analisar atos de gestão relacionados à ampliação da área e à alteração do perfil operacional do empreendimento operado pela Maersk

Do Estadão Conteúdo



O terminal operado pela Maersk em Suape recebeu autorização da Antaq para ampliar sua área de atuação e alterar seu perfil operacional após mudanças societárias e regulatórias

O Tribunal de Contas da União (TCU) abriu processo para apurar atos de gestão relacionados ao contrato que autorizou a ampliação da área e a alteração do perfil operacional de um terminal portuário localizado no Complexo Industrial Portuário de Suape (PE), atualmente operado pela Maersk. A abertura do procedimento ocorre após representação encaminhada ao TCU pelo subprocurador-geral do Ministério

Público junto ao tribunal, Lucas Rocha Furtado.

No documento, ele pede a realização de auditoria ou inspeção técnica para verificar a regularidade dos atos praticados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e por outros órgãos envolvidos no processo.

O terminal foi inaugurado neste ano pela Maersk para movimentação de contêineres em Suape. A instalação teve origem em contrato firmado com o Estaleiro Atlântico Sul (EAS) e, após mudanças societárias e regulatórias, recebeu autorização da Antaq para ampliar sua área de atuação e alterar seu perfil operacional.

Segundo a representação, a apuração deverá avaliar se a ampliação da área do terminal, a mudança de seu perfil operacional e a autorização para início das operações observaram todos os requisitos legais e regulatórios, incluindo aspectos relacionados à situação patrimonial da área perante a Secretaria do Patrimônio da União (SPU).

Furtado afirma que informações constantes de nota técnica da Secretaria Nacional de Portos indicariam a necessidade de esclarecimentos adicionais sobre a regularização da área e sobre a tramitação dos procedimentos administrativos que antecederam a autorização do empreendimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - MPOR MANTÉM CONCESSÃO DO CANAL DE ITAJAÍ SEM PEDIDO DE PARALISAÇÃO

Segundo Tomé Franca, reunião com a Autoridade Portuária tratou de dúvidas e sugestões, sem solicitação para interromper o processo

Do Estadão Conteúdo



Na reunião, segundo o ministro, o superintendente de Itajaí, Artur Antunes Pereira, apresentou suas demandas em relação ao leilão do serviço, mas não pediu sua paralisação

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, disse nesta quarta-feira, 5, que a Pasta não recebeu, até hoje, nenhum pedido da Autoridade Portuária de Itajaí (SC) para pausar o processo de concessão do canal de acesso ao terminal portuário da região. A Autoridade teve um pedido de paralisação negado pela Agência Nacional de

Transportes Aquaviários (Antaq) e se reuniu com Tomé na última sexta-feira, 31.

Na reunião, segundo o ministro, o superintendente de Itajaí, Artur Antunes Pereira, apresentou suas demandas em relação ao leilão do serviço, mas não pediu sua paralisação. “Ele trouxe algumas dúvidas e algumas sugestões que naturalmente a gente escuta, porque a gente está fazendo uma construção que é coletiva. Mas não houve demanda para paralisar o processo, o processo segue”, afirmou durante evento de seguros no setor logístico.

O ministro afirmou ainda que a pasta segue com o entendimento de que a concessão de canais de acesso marítimos aos portos será responsável para garantir a previsibilidade, segurança jurídica e entrega de serviços nos terminais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - VITAL DO RÊGO: MUDANÇA NO TECON-10 EXIGIRÁ NOVA ANÁLISE DO TCU

Presidente do Tribunal afirma que processo voltará à Corte caso o governo altere o modelo do leilão do megaterminal

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



“A manifestação que tiver, ou seguindo a Casa Civil ou seguindo a recomendação do TCU, nós vamos reanalisar. É obrigatório”, afirmou Vital do Rêgo durante o 8º Brasília Summit

O Tribunal de Contas da União (TCU) deverá analisar novamente a modelagem do leilão do Tecon-10, megaterminal de contêineres previsto para o Porto de Santos (SP), caso o governo federal altere o formato atualmente em discussão. A

confirmação foi feita nesta quarta-feira (5) pelo presidente da Corte, ministro Vital do Rêgo, que afirmou ser obrigatória uma nova apreciação do processo diante de eventuais mudanças na proposta.

Segundo o ministro, o projeto está em fase de reavaliação no âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos, após nova manifestação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), responsável pela estruturação do edital. Assim que o governo concluir a definição do modelo, a documentação deverá ser encaminhada novamente ao TCU.

“A manifestação que tiver, ou seguindo a Casa Civil ou seguindo a recomendação do TCU, nós vamos reanalisar. É obrigatório”, afirmou Vital do Rêgo durante entrevista concedida no 8º Brasília Summit, promovido pelo Lide (Grupo de Líderes Empresariais).

A necessidade de uma nova análise pela Corte reduz as chances de que o leilão seja realizado ainda este ano. O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, vinha defendendo a publicação do edital entre julho e agosto para viabilizar a disputa em 2026. Com o retorno obrigatório do processo ao TCU, porém, esse cronograma tende a ser adiado.

O Tribunal aprovou a modelagem do empreendimento em dezembro de 2025. Na ocasião, referendou a proposta elaborada pela Antaq, que estabelecia um leilão em duas etapas. Na primeira, operadores já instalados no Porto de Santos ficariam impedidos de participar. Apenas na hipótese de ausência de propostas vencedoras esses grupos poderiam disputar o terminal em uma segunda rodada. Para o TCU, esse formato contribuiria para evitar maior verticalização das operações e concentração de mercado.

Recomendação

A discussão sobre o modelo ganhou novos contornos após uma recomendação da Casa Civil, encaminhada em maio, sugerindo a eliminação das restrições à participação de armadores e operadores já presentes no complexo portuário. A proposta prevê que esses agentes possam disputar o terminal desde que assumam o compromisso de desinvestir de suas operações atuais no porto.

A mudança reacendeu o debate entre governo e setor privado. Empresas de navegação, associações empresariais, frentes parlamentares e representantes diplomáticos de países europeus passaram a defender um modelo totalmente aberto, sob o argumento de que a medida ampliaria a concorrência. Parte desses grupos, inclusive, avalia recorrer ao Judiciário caso sejam mantidas as restrições previstas originalmente.

Em resposta à recomendação da Casa Civil, a Antaq manifestou-se favoravelmente à preservação da modelagem inicialmente aprovada, mantendo o certame em duas fases e as limitações à participação de armadores que já controlam terminais de contêineres no Porto de Santos.

No despacho assinado pelo diretor-geral da agência, Frederico Dias, a Antaq também ressaltou que qualquer alteração nas regras originalmente aprovadas exigirá nova apreciação do Tribunal de Contas da União, etapa que poderá postergar ainda mais a realização do leilão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - TOMÉ FRANCA DIZ QUE DECISÃO SOBRE O MEGATERMINAL ESTÁ PRÓXIMA

Do Estadão Conteúdo

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou nesta quarta-feira (5) que o governo está próximo de concluir a análise sobre o modelo de arrendamento do Tecon-10, no Porto de Santos. Segundo ele, o grupo de trabalho criado para avaliar as recomendações apresentadas pela Casa Civil, por meio do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), está na fase final dos trabalhos.

“Precisamos aguardar a conclusão do trabalho para saber em que medida aquela nota técnica vai ser acolhida, se vai ser na sua integralidade, parcialmente, ou se vão ser trazidos novos elementos. Mas já, á sai”, afirmou o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - MPTCU PEDE SUSPENSÃO DE RENOVAÇÃO DE CONTRATO DE TERMINAL EM SANTOS

Representação aponta indícios de irregularidades, questiona análise dos investimentos e pede fiscalização sobre a prorrogação do arrendamento

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Na avaliação do Ministério Público, a manutenção da renovação pode gerar efeitos econômicos e jurídicos relevantes antes que todas as dúvidas sejam esclarecidas

O Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (MPTCU) solicitou a suspensão cautelar da renovação antecipada do contrato de arrendamento da Brasil Terminal Portuário (BTP), terminal de contêineres localizado no Porto de Santos e controlado pelos grupos Maersk e Mediterranean Shipping Company (MSC). Além da medida cautelar, o órgão também pede a abertura de fiscalização para apurar a legalidade e a legitimidade da prorrogação contratual.

A representação foi apresentada pelo subprocurador-geral Lucas Rocha Furtado, que aponta indícios de irregularidades no processo. Entre os principais questionamentos estão o possível descumprimento de uma determinação anterior do TCU pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a ausência de análise independente dos investimentos previstos, indícios de sobrepreço no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e no plano de investimentos, além da falta de verificação independente de cerca de R\$ 2,5 bilhões referentes à principal etapa do projeto.

De acordo com a área técnica do tribunal, que avaliou o caso na última semana, há indícios de inconsistências na renovação antecipada do contrato bilionário, relatado pelo ministro Jorge Oliveira. Tanto a BTP quanto a Antaq negam irregularidades.

O contrato original foi firmado em 2001 e teve sua prorrogação antecipada autorizada em 2023, com vigência até 2047. A renovação prevê investimentos para ampliação da capacidade do terminal. Na ocasião, o TCU optou por não interromper o processo, mas determinou que a Antaq realizasse uma análise independente e aprofundada dos custos quando os projetos executivos das obras fossem apresentados.

Segundo os auditores, essa determinação não foi cumprida integralmente, especialmente no que se refere à análise independente dos custos da principal etapa do projeto. A representação sustenta que a Antaq se limitou a confrontar o orçamento apresentado pela BTP com propostas comerciais e documentos fornecidos ou obtidos pela própria empresa, sem realizar uma validação independente dos preços praticados no mercado.

O documento também destaca que a própria Antaq identificou, durante a análise inicial do empreendimento, indícios de sobrepreço em diversos itens do plano de investimentos. Entre eles estão a eletrificação de transtêineres (RTGs), com sobrepreço estimado em 135%; a ampliação da altura desses equipamentos, com 92%; a expansão do pátio, com 84%; a aquisição de RTGs, com 53%; de portêineres, com 49%; e a construção de um prédio administrativo, com 24%.

Na avaliação do Ministério Público, a manutenção da renovação pode gerar efeitos econômicos e jurídicos relevantes antes que todas as dúvidas sejam esclarecidas. Por isso, Furtado pede a suspensão da prorrogação ou, alternativamente, que sejam interrompidos novos atos relacionados ao contrato até a conclusão de uma auditoria independente sobre o EVTEA, o plano de investimentos e os projetos executivos da chamada Fase 3.

“Não é juridicamente prudente permitir que investimentos de elevada materialidade sejam reconhecidos como obrigações contratuais e utilizados para consolidar uma prorrogação de longa duração sem que sua necessidade, composição e economicidade tenham sido comprovadas por auditoria independente”, afirmou o subprocurador.

Prazo

A unidade técnica do TCU também recomendou que a Antaq refaça a avaliação do contrato no prazo de até 120 dias. O relatório aponta que a verificação atual se baseou, principalmente, em documentos e cotações apresentados pela própria concessionária, sem validação independente dos preços de mercado. A tendência é que o pedido do Ministério Público seja incorporado ao processo já em andamento no tribunal.

Em nota enviada ao BE News, a BTP informou que o processo de renovação de seu contrato de arrendamento foi devidamente concluído em 2023, após cumprir todas as etapas legais exigidas, tendo sido aprovado por unanimidade pelo plenário do TCU.

“A companhia reafirma que cumpre todos os requisitos estabelecidos, atuando com transparência, em conformidade aos marcos regulatórios e diligência no atendimento e envio de informações aos órgãos reguladores. Além disso, segue com a implementação do pacote de investimentos para a ampliação da capacidade operacional de seu terminal de contêineres, cumprindo os prazos acordados”, informou a empresa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - SUL BATE RECORDE HISTÓRICO DE PASSAGEIROS NO PRIMEIRO SEMESTRE

Aeroportos da região movimentaram 6,9 milhões de viajantes entre janeiro e junho, com alta de 9%, acima da média nacional, e avanço de quase 20% nos voos internacionais

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



Entre janeiro e junho de 2026, 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

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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - LATAM AMPLIA MALHA E CRIA OITO NOVAS ROTAS NO BRASIL

Expansão será viabilizada pela chegada de 14 aeronaves Embraer E195-E2 e elevará a rede da empresa a 67 destinos domésticos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Latam Brasil anunciou a abertura de oito novas rotas domésticas como parte da primeira fase de operação com aeronaves Embraer E195-E2. A expansão será implementada entre novembro deste ano e março de 2027, com início das vendas de passagens ainda nesta semana.

As novas rotas incluem ligações como Guarulhos– Cabo Frio (RJ), Guarulhos– Macaé (RJ), Curitiba– Cuiabá (MT) e Brasília–Ribeirão Preto (SP). Ao todo, a companhia passará a operar 67 destinos no país, formando a maior rede doméstica da sua história no Brasil.

Entre os destaques, estão os voos para novos mercados regionais, como Rondonópolis (MT), Ji-Paraná (RO), Cabo Frio (RJ) e Macaé (RJ), que passam a integrar a malha da empresa.

As novas operações serão distribuídas da seguinte forma:

- Guarulhos – Rondonópolis: 7 voos semanais a partir de dezembro de 2026
- Guarulhos – Ji-Paraná: 4 voos semanais a partir de dezembro de 2026
- Guarulhos – Cabo Frio: 4 voos semanais a partir de dezembro de 2026
- Guarulhos – Macaé: 3 voos semanais a partir de fevereiro de 2027
- Brasília – Ribeirão Preto: 7 voos semanais a partir de fevereiro de 2027
- Curitiba – Londrina: 14 voos semanais a partir de março de 2027
- Curitiba – Cuiabá: 7 voos semanais a partir de março de 2027
- Porto Alegre –Viracopos: 14 voos semanais a partir de fevereiro de 2027

Além das novas rotas, a companhia também ampliará frequências em destinos já atendidos, como Palmas (TO), Uberlândia (MG), Cascavel (PR) e Curitiba (PR), aumentando a oferta de voos.

A expansão será viabilizada pela incorporação de 14 aeronaves Embraer E195-E2 até março de 2027. Os aviões têm capacidade para 136 passageiros e contarão com cabine Premium Economy, Wi-Fi gratuito para clientes cadastrados no Latam Pass, entradas USB-C e sistema de entretenimento a bordo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/08/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - LULA SANCIONA MP DO FRETE E PEDE FISCALIZAÇÃO DOS CAMINHONEIROS

Presidente afirma que a categoria deve denunciar irregularidades para garantir o cumprimento do piso do frete e das novas regras do transporte de cargas

Do Estadão Conteúdo



A Medida Provisória do Frete, sancionada pelo presidente Lula, busca endurecer as regras do transporte de cargas, além de fortalecer o cumprimento do piso da categoria

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sancionou na quarta-feira, 5, a Medida Provisória (MP) do Frete, em cerimônia com lideranças da categoria no Palácio do Planalto. Em discurso, Lula disse que é preciso que os beneficiados façam fiscalizações para que as mudanças vigorem de fato.

“Nós estamos aprovando uma lei, assumindo um compromisso com vocês, e todo mundo tem que ficar atento se essa lei estiver sendo burlada. Se as pessoas não denunciarem, a gente não vai saber”, declarou.

Lula disse também que, com a MP do Frete, a relação entre empresários e caminhoneiros não vai valer através da “lei do mais forte”. Ao falar sobre outras demandas da categoria, como créditos para a aquisição de caminhões e outros equipamentos, o presidente disse que não é fácil convencer os bancos a fazerem investimentos em projetos do governo.

“Não pensem que a gente tem facilidade de convencer os bancos a colocar dinheiro. Às vezes, a gente está cheio de boa intenção, toma uma decisão e aí o banco fala: olha, eu não estou preparado para isso, não tenho experiência com isso, a pessoa não vai poder pagar e eu não posso correr o risco. É muito complicado”, afirmou.

A MP do Frete busca endurecer as regras do transporte de cargas, além de fortalecer o cumprimento do piso da categoria. O texto incluía um “jabuti” que anistiava caminhoneiros que participaram de manifestações após a vitória de Lula sobre o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). O presidente vetou a anistia. De acordo com a Secretaria de Comunicação Social da Presidência (Secom), a medida presidencial busca evitar um tratamento desigual entre aqueles que atentaram contra a democracia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/08/2026

LOGÍSTICA - OPINIÃO - ESTRATÉGIA - A OPERAÇÃO MAIS BARATA É AQUELA QUE NÃO DESPERDIÇA MOVIMENTOS



BETO UMBUZEIRO
Diretor comercial da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

Durante muito tempo, a eficiência operacional foi medida quase exclusivamente pelo volume movimentado. Quanto mais contêineres, caminhões ou navios atendidos, melhor parecia ser o desempenho de um terminal. Essa lógica continua importante, mas já não explica sozinha a competitividade de uma operação.



Hoje, uma pergunta talvez seja ainda mais relevante: quantos movimentos foram necessários para realizar esse trabalho?

Na logística, existe um tipo de desperdício que raramente aparece nos balanços financeiros de forma explícita. São os movimentos improdutivos. Um equipamento que precisa reposicionar um contêiner para acessar outro. Um deslocamento desnecessário no pátio. Uma carga armazenada em um local que obriga a realizar múltiplas movimentações antes da retirada. Cada uma dessas ações parece pequena quando observada isoladamente. Somadas ao longo de milhares de operações, representam um custo significativo.

Esse desperdício consome combustível, acelera o desgaste de pneus, motores e componentes hidráulicos, aumenta a necessidade de manutenção e ocupa equipamentos que poderiam estar executando atividades que realmente agregam valor ao cliente. Em outras palavras, movimentar mais nem sempre significa produzir mais.

O setor portuário convive, diariamente, com ativos de alto valor, operações complexas e janelas cada vez menores para atendimento de navios e caminhões. Nesse ambiente, eliminar movimentos desnecessários passa a ser tão importante quanto ampliar a capacidade instalada.

O ganho é percebido em diferentes níveis. Uma operação mais enxuta reduz custos operacionais, melhora a disponibilidade dos equipamentos, aumenta a vida útil dos ativos e reduz o consumo de energia e combustível. Ao mesmo tempo, torna o fluxo mais previsível e diminui o tempo de permanência das cargas no terminal.

Nesse contexto, o principal beneficiado é o cliente.

Quando a operação ganha fluidez, caminhões permanecem menos tempo aguardando atendimento, contêineres são localizados com maior rapidez e a carga chega ao seu destino em menos tempo. Em uma cadeia logística cada vez mais pressionada por custos e prazos, pequenas reduções de tempo representam ganhos financeiros relevantes para importadores, exportadores, transportadores e operadores logísticos.

Existe ainda um efeito que costuma passar despercebido: operações mais eficientes também são mais sustentáveis. Cada movimento eliminado significa menos diesel consumido, menor emissão de gases de efeito estufa e menor utilização de recursos naturais. A sustentabilidade deixa de ser consequência de grandes investimentos e passa a fazer parte das decisões operacionais do dia a dia.

Essa é, possivelmente, uma das maiores mudanças na gestão portuária moderna. A competitividade já não depende apenas da expansão dos terminais ou da aquisição de novos equipamentos. Ela nasce, cada vez mais, da capacidade de utilizar melhor a infraestrutura existente.

Em um cenário de custos elevados, pressão por produtividade e necessidade de reduzir impactos ambientais, eficiência deixa de significar fazer mais. Eficiência passa a significar desperdiçar menos. Porque, no fim, a movimentação mais barata não é a que custa menos para ser executada. É aquela que nunca precisou acontecer.

Beto Umbuzeiro escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

A COMPETITIVIDADE JÁ NÃO DEPENDE APENAS DA EXPANSÃO DOS TERMINAIS OU DA AQUISIÇÃO DE NOVOS EQUIPAMENTOS. ELA NASCE, CADA VEZ MAIS, DA CAPACIDADE DE UTILIZAR MELHOR A INFRAESTRUTURA EXISTENTE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

BRASIL EXPORT - ANTT PROPÕE INTEGRAÇÃO ENTRE FERROVIAS, PORTOS E MINERAÇÃO

Diretor da Agência, Alex Azevedo, defendeu uma mudança de paradigma na política de investimentos em logística

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



Ao apresentar o tema Planejamento de obras de infraestrutura no Brasil, o diretor da ANTT Alex Azevedo defendeu uma mudança de paradigma na política de investimentos

A integração entre o planejamento ferroviário, a capacidade portuária e a produção mineral foi apontada como um dos principais caminhos para aumentar a competitividade logística brasileira durante a reunião dos Conselhos Nacionais de Infraestrutura de

Transportes e de Minas e Energia do Grupo Brasil Export, realizada nesta quarta-feira (5), na Casa Brasil Export, em Brasília.

Ao apresentar o tema Planejamento de obras de infraestrutura no Brasil, Azevedo defendeu uma mudança de paradigma na política de investimentos. Segundo ele, o desafio atual não é apenas ampliar a extensão da malha ferroviária, mas utilizar de forma mais eficiente a infraestrutura já existente.

“Levantamentos mostram que entre 15 mil e 18 mil quilômetros da nossa malha ferroviária operam hoje abaixo do seu potencial. A pergunta não é quanto trilho novo precisamos construir, mas como dar regência ao que já construímos”, afirmou.

O diretor destacou que 2026 reúne oportunidades para fortalecer essa integração, como a renovação e celebração de novos contratos ferroviários, investimentos impulsionados pela mineração e projetos de corredores logísticos. Para ele, o capital gerado pelas renovações das concessões já começa a financiar novas ferrovias, criando condições para um planejamento mais coordenado entre infraestrutura e produção.

Azevedo também defendeu que o cronograma das ferrovias seja elaborado em sintonia com a curva de produção mineral e energética e com a capacidade operacional dos portos. Segundo ele, essa coordenação permitirá maior eficiência nos corredores de exportação e melhor aproveitamento dos investimentos públicos e privados.

O diretor lembrou ainda que essa integração começou a ser discutida em reuniões no Porto do Itaquí, com a participação de operadores ferroviários, autoridades portuárias e representantes da mineração. A experiência, segundo ele, reforçou a necessidade de um ambiente permanente de diálogo entre os diferentes setores.

“Não vim propor mais um projeto. Vim propor um palco permanente onde o cronograma ferroviário, a curva de produção mineral e energética e a capacidade portuária deixem de ser três partituras separadas e passem a ser regidas juntas”, disse.

A proposta também dialoga com experiências internacionais. Azevedo informou que participará de missão técnica ao Chile para conhecer o modelo de governança do Corredor Bioceânico e afirmou que pretende trazer referências para a construção de uma iniciativa semelhante no Brasil, aproximando governo, operadores logísticos e setor produtivo.

Presentes

A Casa Brasil Export, em Brasília, recebeu presentes especiais que passam a integrar seu acervo de obras de arte.

Doados por Rodrigo Vilaça, presidente do Centro Oeste Export, as peças pertenciam ao ministro e presidente do Tribunal de Contas da União (TCU) e integrante da Academia Brasileira de Letras, Marcos Vinícios Rodrigues Vilaça.



Os presentes incluem uma escultura de São Francisco de Assis esculpida em madeira pelo renomado artista pernambucano Zezinho de Tracunhaém e uma serigrafia, parte de um conjunto que decorava o gabinete de Marcos no TCU.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/08/2026

BRASIL EXPORT - CONSELHOS DO BRASIL EXPORT AMPLIAM COMPOSIÇÃO E DEFINEM AGENDA

Durante o encontro, os participantes discutiram o calendário dos fóruns regionais e do Fórum Nacional Brasil Export

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

A reunião conjunta dos Conselhos Nacionais de Infraestrutura de Transportes e de Minas e Energia do Grupo Brasil Export também foi marcada pelo fortalecimento da governança da entidade, com a definição das pautas para o segundo semestre, a posse de novos conselheiros e a nomeação de lideranças para os colegiados.

Um dos destaques foi a participação do superintendente de Relacionamento e Governança em Licitações da B3, Guilherme Peixoto, que assumiu a presidência do SP Export. Ao defender a aproximação entre o setor público e a iniciativa privada, ele ressaltou a importância do ambiente institucional para ampliar os investimentos em infraestrutura.

“Espaços como o Brasil Export são fundamentais para melhorar nosso ambiente institucional. Recebemos na B3 projetos de municípios, estados e do governo federal. É preciso diálogo e compartilhamento de conhecimento”, afirmou.

Peixoto também destacou o avanço dos leilões de infraestrutura no país e citou a recente parceria entre a B3 e a Agência Nacional de Mineração (ANM), avaliando que o setor mineral ainda possui amplo potencial para ampliar a utilização desse modelo de investimentos.

A reunião também marcou o ingresso de novos integrantes nos conselhos do Grupo Brasil Export. Passaram a compor o Conselho Nacional de Infraestrutura de Transportes Guilherme Peixoto Barboza dos Santos, da B3, e Elck Fogagnoli, diretora de Relações Comerciais e Institucionais da Platec do Brasil. No Conselho de Minas e Energia, ingressaram Andrea de Fátima, capitã de longo curso da

Marinha Mercante, e Marco Aurélio Vieira, diretor executivo do IPEGEN. Já a superintendente de Inteligência de Mercado da Infra S.A., Lilian de Alencar Pinto Campos, passou a integrar simultaneamente o Conselho Feminino e o Conselho ESG da organização.



O superintendente de Licitações da B3, Guilherme Peixoto, assumiu a presidência do São Paulo Export



Lilian de Alencar Pinto Campos passou a integrar simultaneamente o Conselho Feminino e o Conselho ESG



Elck Fogagnoli passa a compor o Conselho Nacional de Infraestrutura de Transportes do Brasil Export



O diretor executivo do IPEGEN, Marco Aurélio Vieira, ocupa uma vaga no Conselho de Minas e Energia



A capitã da Marinha Mercante Andrea de Fátima também ingressa no Conselho de Minas e Energia

Ao longo do encontro, o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, apresentou a estrutura do Fórum Nacional Brasil Export e conduziu as discussões sobre a programação dos eventos do segundo semestre, reforçando o papel dos conselhos como espaços permanentes de construção de propostas para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira.

Veja a relação dos empossados:

- Conselho Nacional de Infraestrutura de Transportes Guilherme Peixoto Barboza dos Santos (superintendente de Licitações da B3) Elck Fogagnoli (diretora de Relações Comerciais e Institucionais da Piatec do Brasil)
- Conselho Nacional de Minas e Energia Andrea de Fátima (capitã de longo curso da Marinha Mercante) Marco Aurélio Vieira (diretor executivo do Instituto de Petróleo, Gás e Energia – IPEGEN)
- Conselho Feminino e Conselho ESG Lilian de Alencar Pinto Campos (superintendente de Inteligência de Mercado da Infra S.A.) passou a integrar simultaneamente os dois colegiados

ENERGIA - AUMENTO DE DESPESAS FINANCEIRAS REDUZ LUCRO DA ISA ENERGIA NO TRIMESTRE

Companhia teve lucro líquido regulatório de R\$ 173,9 milhões entre abril e junho, enquanto investimentos superaram R\$ 2,2 bilhões no semestre

Do Estadão Conteúdo



Entre abril e junho, a Isa Brasil investiu R\$ 1,053 bilhão. Desse total, R\$ 608 milhões foram destinados a projetos novos, o que representa uma redução de 16% na comparação anual

A Isa Energia Brasil registrou lucro líquido regulatório de R\$ 173,9 milhões no segundo trimestre deste ano, queda de 32% na comparação com os R\$ 256 milhões do mesmo período de 2025.

A queda é explicada pelo aumento das despesas financeiras no período, refletindo o aumento das captações no mercado de capitais para fazer frente ao plano de investimentos que a companhia vem desenvolvendo.

Segundo o presidente da Isa Energia, Rui Chammas, o desempenho ficou dentro do planejado pela administração. “O desenvolvimento do plano de capex intenso aumenta a dívida e, portanto, gera uma pressão nos custos financeiros”, disse à Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, em referência ao crescimento médio anual de 38% nos investimentos totais da companhia, nos últimos cinco anos. Somente nos seis primeiros meses do ano foram mais de R\$ 2,2 bilhões.

A receita líquida regulatória da transmissora somou R\$ 1,243 bilhão entre abril e junho, montante 20,9% maior do que o registrado em igual período de 2025. Destaque para o crescimento de 52% na receita líquida operacional ex-RBSE, para R\$ 779,2 milhões.

A expansão foi propiciada pelo reajuste da Receita Anual Permitida (RAP) para o ciclo 2025/2026, bem como pela energização de projetos arrematados em recentes leilões e pelo início de operação de projetos de reforços e melhorias (R&M) de grande porte.

O lucro antes de juros, impostos, depreciações e amortizações (Ebitda) consolidado cresceu 22,5% na comparação anual, para R\$ 966,9 milhões. Além da entrada em operação de projetos novos (greenfield) e de R&M de grande porte, o desempenho também reflete o ganho de eficiência operacional, com aumento da receita superior ao das despesas.

Os gastos com Pessoal, Materiais, Serviços de Terceiros e Outros (PMSO) tiveram elevação de 13%, para R\$ 210,8 milhões. No consolidado do primeiro semestre, a relação entre custo fixo e a receita ficou em 25%, abaixo dos 30% de igual etapa do ano passado.

Investimentos e dívida

Entre abril e junho, a Isa Brasil investiu R\$ 1,053 bilhão. Desse total, R\$ 608 milhões foram destinados a projetos novos, o que corresponde a uma redução de 16% na comparação anual, refletindo a maturidade dos empreendimentos. Outros R\$ 445 milhões foram aplicados em Reforços e Melhorias, 17% acima do realizado no mesmo período do ano passado.

“Alinhado com o que já falávamos, os projetos greenfield diminuem agora - entregamos Piraquê e Jacarandá na primeira metade do ano, mas seguimos crescendo Reforços e Melhorias, atingindo quase R\$ 450 milhões”, destacou Chammas.

Com os desembolsos, e também as captações realizadas no período, a Isa Energia encerrou junho com uma dívida líquida de R\$ 16,289 bilhões, alta de 15% frente o fechamento do ano de 2025. A alavancagem, medida pela relação dívida líquida/Ebitda, teve leve alta nos primeiros seis meses do ano, passando de 3,63 vezes para 3,78 vezes.

Janelas de oportunidades

A diretora executiva de Finanças, Relações com Investidores e Desenvolvimento de Negócios da Isa Energia, Silvia Wada, explicou que a companhia aproveitou, ao longo dos últimos meses, “janelas de oportunidades” de captação que darão mais conforto para a companhia em suas necessidades de crédito até o início de 2027. “Assim não precisamos recorrer ao mercado de capitais nesse período mais próximo às eleições”, disse.

Durante o segundo trimestre, a companhia realizou 22ª emissão, de debêntures incentivadas e verde, destinada ao Projeto Itatiaia. Em julho, ainda fez duas emissões institucionais, somando R\$ 2,5 bilhões. Além disso, realizou um follow-on primário, resultando em um aumento de capital de R\$ 1,2 bilhão.

Silvia destacou que em uma das debêntures emitidas em julho (a 24ª) tem desembolsos faseados. “Como tínhamos várias coisas em paralelo, pegamos essa flexibilidade para poder encaixar, entendendo que o follow-on podia ser de R\$ 650 milhões, podia nem ter, e acabou sendo de R\$ 1,2 bilhão, então temos esse crédito para usar até início do ano que vem”, explicou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

MINERAÇÃO - LUCRO DA VALE CAI 43% NO SEGUNDO TRIMESTRE PRESSIONADO POR CUSTOS E CÂMBIO

Companhia teve lucro líquido regulatório de R\$ 173,9 milhões entre abril e junho, enquanto investimentos superaram R\$ 2,2 bilhões no semestre

Da Agência Minera Brasil

A Vale registrou lucro líquido de R\$ 6,84 bilhões no segundo trimestre, queda de 43% em relação ao mesmo período do ano anterior, informou a companhia na quinta-feira (30). O resultado foi impactado principalmente pelo aumento dos custos operacionais e pela valorização do real frente ao dólar, fator que reduz o lucro em reais de uma empresa com receitas majoritariamente em moeda norte-americana. Informações segundo o Valor Econômico.

Apesar da retração no lucro, a mineradora anunciou a distribuição de R\$ 8,64 bilhões em dividendos e juros sobre capital próprio, com pagamento previsto para setembro. A empresa também aprovou um novo programa de recompra de até 100 milhões de ações, equivalente a 2,3% dos papéis em circulação, a ser executado em até 18 meses.

A receita líquida da Vale somou R\$ 53 bilhões entre abril e junho, alta de 6% na comparação anual. Já o lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) ajustado alcançou R\$ 18,5 bilhões, recuo de 3% em relação ao segundo trimestre de 2025.

Os custos da operação de minério de ferro foram pressionados pela valorização do real e pelo aumento dos preços dos combustíveis marítimos. O custo caixa C1, que considera as despesas da mina ao porto, subiu 9% em um ano, para US\$ 24,1 por tonelada.

Já o custo “all-in”, que inclui frete, despesas, royalties e prêmios, avançou 18%, atingindo US\$ 61,6 por tonelada. Segundo a companhia, o aumento foi impulsionado também pelos custos de transporte, influenciados pela alta dos combustíveis em meio às tensões no Oriente Médio.



Diante do cenário, a Vale revisou para cima as estimativas de custos do minério de ferro em 2026. A projeção para o custo caixa C1 passou da faixa de US\$ 20 a US\$ 21,5 por tonelada para entre US\$ 22,5 e US\$ 23,5 por tonelada.

A estimativa para o custo “all-in” do minério de ferro também foi elevada, de US\$ 52 a US\$ 56 para entre US\$ 58 e US\$ 62 por tonelada.

Por outro lado, a companhia reduziu a previsão do custo “all-in” do cobre para até US\$ 500 por tonelada, ante a faixa anterior de US\$ 1 mil a US\$ 1,5 mil. Para o níquel, a nova estimativa ficou entre US\$ 10 mil e US\$ 11,5 mil por tonelada, abaixo da projeção anterior, de US\$ 12 mil a US\$ 13,5 mil.

A Vale também revisou para cima as expectativas de produção. A previsão para o cobre passou de 350 mil–380 mil toneladas para 360 mil–380 mil toneladas em 2026. No níquel, a estimativa foi elevada de 175 mil–200 mil para 185 mil– 200 mil toneladas.

Desempenho operacional

Apesar da queda no lucro, o presidente da Vale, Gustavo Pimenta, afirmou que a empresa manteve desempenho operacional consistente.

“Entregamos resultados sólidos na comparação anual, com o minério de ferro atingindo a maior produção para um segundo trimestre desde 2018, enquanto o cobre teve o melhor segundo trimestre em nove anos.”

O executivo acrescentou que:

“Nossa forte geração de Ebitda e fluxo de caixa demonstra a força e a resiliência da Vale em um ambiente global dinâmico, sustentadas pela alta qualidade dos nossos ativos e por nosso compromisso contínuo com excelência operacional e eficiência.”

A dívida líquida expandida da companhia, que inclui os compromissos relacionados às reparações dos rompimentos das barragens de Brumadinho e Mariana, encerrou o trimestre em US\$ 16,6 bilhões.

Segundo a empresa, a execução das ações de reparação em Brumadinho atingiu 83%. No caso de Mariana, os desembolsos acumulados chegaram a R\$ 82,4 bilhões até 30 de junho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

OURO SOBE MAIS DE 3% COM EXPECTATIVA DE ACORDO NO ORIENTE MÉDIO

Perspectiva de reabertura do Estreito de Ormuz impulsiona os metais preciosos; cotação volta ao patamar de US\$ 4.300

Do Estadão Conteúdo

O contrato mais líquido do ouro disparou mais de 3% nesta quarta-feira, 5, em sessão também com forte alta da prata, em dia no qual os metais preciosos foram impulsionados pelas perspectivas para uma solução diplomática para o conflito no Oriente Médio. O movimento, que derrubou as cotações nos últimos meses, foi em partes revertido. Assim, houve espaço para o ouro avançar mais de 5% no acumulado das últimas duas sessões, retomando o nível de US\$ 4.300.

Nesta semana, o foco se voltará ainda à divulgação do payroll de julho na sexta-feira (7) e suas sinalizações sobre os próximos passos do Federal Reserve (Fed).

Na Comex, divisão de metais da bolsa de Nova York (Nymex), o ouro para dezembro encerrou em alta de 3,7%, a US\$ 4.305,26 por onça-troy. A prata para setembro subiu 3,4%, a US\$ 62,288 por onça-troy.

Negociadores de Irã e Omã finalizaram o rascunho do acordo para reabrir o Estreito de Ormuz e estão aguardando a aprovação final do líder supremo do Irã, o aiatolá Mojtaba Khamenei, disseram duas autoridades regionais à Associated Press. As fontes descreveram o possível acordo como uma solução temporária para a disputa entre os EUA e o Irã sobre o trânsito de embarcações. O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse que um acordo pode ser fechado já nesta quarta- -feira, 5, ou na quinta-feira, dia 6.

O presidente do Fed de Minneapolis, Neel Kashkari, disse nesta quarta acreditar que este é o momento de começar a elevar gradualmente as taxas de juros, em meio à alta da inflação associada à guerra no Oriente Médio. Kashkari foi um dos dissidentes da última reunião de política monetária, votando por um aumento de juros de 25 pontos-base em julho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

PAPO DE COMPLIANCE – ORGANIZAÇÃO - COMPLIANCE PARA PMES: QUANDO CRESCER TAMBÉM EXIGE ORGANIZAÇÃO



SELMA CULTURATI VASQUEZ

Economista, mestre em Administração e Pesquisa em Estratégia e Inovação, com experiência nas áreas corporativa e acadêmica voltadas a Finanças e Negócios
opinioao@portalbenews.com.br

As relações de confiança quase sempre fundamentam a longevidade das PMEs (pequenas e médias empresas), pois é comum manterem relacionamentos de muitos anos com fornecedores, com colaboradores que conhecem a operação, se apoiarem no sócio que resolve os problemas e no cliente que atendem há um bom tempo e que já conhecem suas demandas. Essa proximidade ajuda não apenas na velocidade das decisões, mas também, se torna a primeira mola que impulsiona o negócio.

Com o crescimento, a empresa passa por uma ruptura em que apenas a confiança por si se descola do desenvolvimento do negócio, porque chegam novos clientes que a empresa já não conhece tão bem quanto os mais antigos, surgem novas oportunidades que demandam uma ampliação da equipe, ou novos contratos mais relevantes e mais exigentes. Quais são os critérios usados pela empresa para tomar decisões? A conversa que no passado resolvia tudo, agora exige referências mais claras e minimamente padronizadas. Não é mais possível confiar apenas na memória ou sempre contar com a presença dos sócios ou de antigos colaboradores.

Nesse ponto, o compliance entra como uma forma de preservar a identidade da empresa enquanto ela cresce. A complexidade destes parâmetros é certamente bem menor que a das grandes organizações, em que há várias camadas de decisões e de cargos e funções muito bem desenhados.

O contingente de PMEs em nossa economia é bastante expressivo, gerando números superlativos. E a atuação dessas empresas movimenta uma impressionante cadeia de valor. O resultado é a injeção de recursos na economia, tanto por meio da renda gerada, quanto pela arrecadação de impostos diretos e indiretos decorrentes da atividade econômica.

Porém, como também normalmente trabalham com estruturas enxutas, o acúmulo de funções é quase inevitável. O mesmo profissional que faz uma cotação ou compra, confere a entrega, aprova o pagamento e mantém o relacionamento com o fornecedor. Neste exemplo há uma completa falta de segregação de funções que deixa a empresa exposta a diversos riscos que podem ir desde o aspecto financeiro e/ou tributário, até o reputacional. O sócio que conquista o cliente também negocia preços, concede descontos e acompanha o recebimento.

Se a sobreposição de tarefas e de funções cria a agilidade necessária nas tomadas de decisões, também reduz perigosamente os espaços de conferência. Esse comportamento pode levar a empresa a erros que não começam como algo planejado. Ao contrário, seu início se dá numa exceção aparentemente inofensiva ou vem da aprovação feita com pressa, que se converte na informação de que foi aceita como uma ordem inquestionável, gerando uma exposição questionável. Este é o



momento em que o compliance se torna uma importante resposta, porque por exemplo, entre suas regras está a da segregação de funções, que estabelece os limites na medida, quando define quem contrata, quem aprova, quem paga e em quais situações uma segunda análise poderia identificar os pontos mais sensíveis e criaria controles compatíveis com sua realidade.

Também muitas PMEs não têm regras escritas porque sua cultura foi construída na convivência e com a filosofia do “sempre foi assim” – e com isso, voltamos ao risco do “inquestionável”. Assim, imaginemos como fica o ambiente da empresa quando se depara com novos colaboradores que trazem novas práticas de mercado, para um universo com hábitos bastante arraigados e já desatualizados em relação aos tempos atuais. É nesse espaço entre o que parece claro e o que realmente foi compreendido que aparecem os conflitos.

De outro lado, nem toda exceção representa uma irregularidade. As decisões relevantes precisam ser compreensíveis, justificáveis e, quando necessário, registradas; pois, um presente oferecido por um fornecedor pode ser visto como gentileza ou tentativa de influência; ou a contratação de um familiar pode parecer natural, mas provocar dúvidas sobre favorecimento; ainda, um desconto concedido a um cliente próximo pode ser justificável, embora se torne difícil de explicar quando não existem critérios. O risco não está apenas em fazer algo errado, mas também em não conseguir demonstrar por qual motivo determinada escolha foi feita.

Para as empresas que respeitam as práticas de compliance, o acesso a cadeias de fornecimento mais exigentes, licitações, crédito, investimentos e contratos com organizações maiores será amplamente facilitado, garantindo que o compliance atue não apenas de forma reguladora ou corretiva, mas também como a chave que abre muitas portas.

Isso não significa copiar o programa de uma grande corporação. Um código extenso, escrito em linguagem jurídica e distante da operação, pode atender apenas e tão somente a uma formalidade, sem produzir qualquer mudança.

Uma PME pode começar por seus riscos mais concretos: movimentações financeiras, gestão tributária, contratação de fornecedores, relações com o poder público, conflitos de interesses, condições de trabalho e proteção de dados. Uma orientação de conduta clara, critérios de aprovação, contratos organizados, registros financeiros confiáveis e um espaço seguro para dúvidas, podem ser mais efetivos do que um programa sofisticado que ninguém conhece.

Seu espaço de escuta merece atenção especial. Em empresas menores, todos se conhecem. Isso aproxima as pessoas, mas pode tornar algumas conversas mais difíceis. Questionar uma decisão do proprietário ou apontar um conflito envolvendo alguém próximo à direção, pode exigir uma coragem desproporcional ao tamanho da empresa.

Compliance para PMEs não significa trocar proximidade por burocracia, nem agilidade por controles excessivos. O desafio é preservar suas características sem permitir que se transformem em informalidade, decisões personalizadas ou riscos invisíveis.

A confiança continuará sendo uma das maiores forças dos pequenos negócios. Mas se torna mais consistente quando encontra critérios, responsabilidades e, principalmente, transparência. Organizar a empresa é evitar que o futuro do negócio dependa exclusivamente da memória das pessoas que hoje estão no negócio.

Talvez seja essa a principal contribuição do compliance para uma PME: permitir que ela cresça sem se afastar de seus valores e sem descobrir tarde demais que aquilo que parecia pequeno já se tornou um grande risco.

Observação:

Fontes e Referências: Fontes: Sebrae (2025–2026), Panorama do Emprego nas MPEs e Ministério do Trabalho e Emprego — RAIS 2024.

Seguem os links de acesso:

1. Sebrae — Pequenos negócios somam 24 milhões de empresas ativas
2. Acessar a publicação do Sebrae
3. Sebrae — Panorama do emprego nas micro e pequenas empresas
4. Acessar o Panorama do Emprego nas MPEs
5. Sebrae — Os pequenos que movimentam a economia e transformam o Brasil
6. Acessar a publicação do Sebrae
7. Sebrae — MPEs respondem por quase 80% do saldo de empregos desde 2023
8. Acessar a análise do Sebrae

A coluna Papo de Compliance, da economista Selma Culturati Vasquez, é publicada semanalmente no BE News. Contato pelo e-mail: compliance@grupobrasilexport.com.br.

COMPLIANCE PARA PMES NÃO SIGNIFICA TROCAR PROXIMIDADE POR BUROCRACIA, NEM AGILIDADE POR CONTROLES EXCESSIVOS. O DESAFIO É PRESERVAR SUAS CARACTERÍSTICAS SEM PERMITIR QUE SE TRANSFORMEM EM INFORMALIDADE, DECISÕES PERSONALIZADAS OU RISCOS INVISÍVEIS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

FINANÇAS - COPOM REDUZ A TAXA BÁSICA DE JUROS PELA QUARTA VEZ SEGUIDA

Com o corte de 0,25%, a taxa Selic está em 14% ao ano. Novo ajuste é compatível com a estratégia de convergência da inflação ao redor da meta do próximo período

Do Estadão Conteúdo



O Banco Central utiliza os juros básicos da economia como um instrumento para reduzir o ritmo da atividade econômica e controlar a inflação

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) reduziu nesta quarta-feira (5) em 0,25 ponto percentual a taxa Selic, a taxa básica de juros da economia brasileira, que passará de 14,25% para 14% ao ano.

Esta é a quarta vez consecutiva que o comitê reduz os juros. A decisão foi tomada na sede

do BC, em Brasília. O BC utiliza a Selic, os juros básicos da economia, como um instrumento para reduzir o ritmo da atividade econômica e, com isso, tentar controlar a inflação.

Quando o juro sobe ou fica alto por muito tempo, o crédito encarece, ficando mais caro para quem compra no cartão, nas parcelas de produtos e no financiamento de imóveis, levando a uma perda de força no consumo.

Quando há redução, a expectativa é de estímulo para a economia e de um menor risco de descontrole nos preços. Segundo a instituição, o novo ajuste gradual de menos 0,25 ponto é compatível com a estratégia de convergência da inflação para o redor da meta do próximo período.

“Sem prejuízo de seu objetivo fundamental de assegurar a estabilidade de preços, essa decisão também implica suavização das flutuações do nível de atividade econômica e fomento do pleno emprego”, informou o BC, em nota.



Sobre o ambiente externo, o BC voltou a apontar o cenário de indefinição acerca dos conflitos armados no Oriente Médio e da incerteza sobre a política monetária em algumas economias avançadas.

“Tal cenário exige cautela por parte de países emergentes em ambiente marcado por elevação da volatilidade de preços de ativos e commodities”, disse o órgão.

Moderação econômica

Já em relação ao cenário doméstico, o BC reforçou que o conjunto dos indicadores divulgados desde a última reunião “sugere uma moderação gradual da atividade econômica, embora ainda em patamar resiliente, com sinais mistos entre setores, e mercado de trabalho aquecido”.

Nas divulgações mais recentes, a inflação cheia desacelerou, mas ainda, observou o BC, segue acima do limite superior da meta, enquanto as medidas subjacentes desaceleraram para patamar ligeiramente abaixo do limite superior da meta.

O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo 15 (IPCA-15) foi de 0,06% em julho, ficando 0,35 ponto percentual (p.p.) abaixo da taxa de junho (0,41%). No ano, o IPCA15 acumula alta de 3,51% e, em 12 meses, de 4,52%, abaixo dos 4,80% observados nos 12 meses imediatamente anteriores.

Em julho de 2025, o IPCA-15 foi de 0,33%. O indicador oficial da inflação é medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A meta para a inflação fixada pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) para o período iniciado em janeiro de 2025 é 3%, com intervalo de tolerância de menos 1,50 ponto percentual e mais 1,50 ponto percentual, isto é, de 1,50% a 4,50%.

De junho de 2025 a março deste ano, a Selic ficou em 15% ao ano, o maior nível em quase 20 anos.

O Copom iniciou o corte dos juros em março, num cenário de queda da inflação. No entanto, a guerra no Oriente Médio, que se refletiu no aumento dos preços de combustíveis e de alimentos, dificulta a queda da taxa

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

FINANÇAS - IBOVESPA PERDE FÔLEGO E FECHA EM QUEDA

Antes da decisão do Copom sobre a Selic, índice da B3 terminou o dia em baixa de 0,09%

Do Estadão Conteúdo

Depois de começar o dia com alta firme acima de 1%, o Ibovespa acompanhou a perda de força no exterior e encerrou o dia perto da estabilidade nesta quarta-feira, com investidores adotando maior cautela antes da decisão de política monetária pelo Banco Central.

O principal índice da B3 terminou o dia em baixa de 0,09%, aos 177.726,17 pontos, depois de oscilar entre os 177.690,45 pontos e 180.194,51 pontos no dia.

No exterior, o S&P 500 e o Nasdaq encerraram no campo negativo, em uma acomodação após um início de mês forte puxado pelos balanços corporativos e ainda de olho na retomada das conversas entre EUA e Irã sobre o Estreito de Ormuz.

Apesar dos sinais de trégua, o ambiente ainda segue instável e trazendo volatilidade para as commodities. Por mais um dia, o petróleo encerrou em queda, abaixo dos US\$ 80 por barril, contribuindo para o movimento negativo da Petrobras.

Na ponta positiva, o que ajudou a segurar uma queda mais forte do Ibovespa foi o Itaú, que entregou bons resultados, sobretudo em relação à rentabilidade do segundo trimestre, destaca Bruno Perri, economista-chefe e sócio-fundador da Forum Investimentos.

Dólar

Com mínima de R\$ 5,0989 e máxima de R\$ 5,1342, o dólar à vista encerrou o dia cotado a R\$ 5,1282 (-0,05%). Depois de recuo de 1,79% em julho, a moeda norte-americana acumula alta de 1,14% nos três primeiros pregões de agosto, sobretudo em razão do avanço de 0,86% na terça, quando ultrapassou R\$ 5,13 e fechou no maior valor desde 13 de julho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

JUSTIÇA - BOLSONARO PEDE AUTORIZAÇÃO PARA RECEBER FILHOS NO DIA DOS PAIS

Após Flávio Bolsonaro publicar nas redes sociais uma carta escrita pelo pai, ex-presidente está proibido de receber visitas na prisão domiciliar até o dia 17 de agosto

Da Agência Brasil



Após a última visita de Flávio, Jair Bolsonaro também foi proibido de receber pessoas com finalidade político-eleitoral até o término das eleições de outubro

O ex-presidente Jair Bolsonaro pediu ao Supremo Tribunal Federal (STF) autorização para receber a visita de seus filhos no próximo domingo (9) para comemorar o Dia dos Pais. Bolsonaro está em prisão domiciliar e quer autorização para receber os filhos Carlos, Jair Renan e Flávio Bolsonaro.

Em petição enviada ao ministro Alexandre de Moraes, os advogados do ex-presidente

afirmaram que a visita terá “caráter humanitário” para preservar os vínculos familiares. Bolsonaro está proibido de receber visitas na prisão domiciliar pelo prazo de 30 dias, que acaba em 17 de agosto.

No mês passado, a medida foi determinada pelo ministro após o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) publicar nas redes sociais uma carta escrita pelo ex-presidente. Bolsonaro está proibido de usar a internet, inclusive por meio de terceiros, durante a prisão domiciliar.

Na mesma decisão, Moraes acrescentou que Bolsonaro está proibido de receber visitas com finalidade político-eleitoral até o término das eleições de outubro. O ex-presidente também não pode divulgar manifestos eleitorais, inclusive por meio de terceiros, por qualquer meio de divulgação.

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. O ex-presidente se recupera de uma pneumonia bacteriana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

JUSTIÇA - FUX CRITICA BETS DURANTE JULGAMENTO

Em análise sobre jogos de azar, ministro lembra que bets também têm efeitos gravíssimos

Do Estadão Conteúdo



Fux falou das bets em julgamento sobre a validade da lei que proíbe jogos de azar no país

O ministro Luiz Fux, do Supremo Tribunal Federal (STF), disse que as apostas online (bets) causam “efeitos gravíssimos”. A fala foi feita nesta quarta-feira, 5, no julgamento que discute a constitucionalidade da lei que proíbe a exploração de jogos de azar, como jogo do bicho e caça-níqueis.

“Todos na tribuna mencionaram a evolução dos jogos de azar até alcançar as denominadas bets, que também tem efeitos gravíssimos, efeitos

gravíssimos”, ressaltou.

Fux também é relator de ação movida pela Procuradoria-Geral da República (PGR) contra as leis que autorizam e regulamentam o funcionamento das bets no País. O argumento da PGR é que as normas são insuficientes para garantir a proteção de direitos. A ação ainda não tem data para ser julgada.

No julgamento, o procurador-geral da República, Paulo Gonet, defendeu a manutenção da criminalização dos jogos de azar. “A possibilidade do jogo leva ao risco de desenvolvimento de patologias de ordem psiquiátrica e cada vez mais isso tem sido apontado pela literatura específica”, afirmou o PGR.

A Corte julga a validade do trecho da Lei das Contravenções Penais que proíbe a exploração de jogos de azar no País. A discussão é se a lei de 1941 se choca com princípios da Constituição de 1988, como o princípio da livre iniciativa. O julgamento foi suspenso e será retomado nesta quinta-feira, 6, com a conclusão do voto de Fux.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

JUSTIÇA - CNJ ACABA COM APOSENTADORIA COMPULSÓRIA COMO PUNIÇÃO A JUÍZES

Agora a sanção máxima aplicada aos membros da magistratura passa a ser a perda do cargo. A exoneração só poderá ser determinada por decisão judicial

Da Agência Brasil



O procedimento do Conselho Nacional de Justiça segue decisão do STF, que ordenou o fim da aposentadoria compulsória, com vencimentos proporcionais

O Conselho Nacional de Justiça (CNJ) aprovou na terça-feira (4) o fim da aposentadoria compulsória e também a previsão da perda de cargo como punição disciplinar

máxima para juízes que cometam infrações graves, como venda de sentenças, assédio sexual e moral, entre outras.



Pela nova resolução disciplinar, em caso de condenação em Processo Administrativo Disciplinar (PAD), o juiz poderá ser colocado em disponibilidade para a perda do cargo. A eventual exoneração, contudo, somente poderá ser determinada por decisão judicial.

O procedimento segue decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), que ordenou o fim da aposentadoria compulsória, com vencimentos proporcionais, como punição máxima, mas condicionou eventual perda de cargo, sem vencimentos, à abertura de uma ação judicial pela Advocacia-Geral da União (AGU).

Durante a sessão de votação, o presidente do CNJ, ministro Edson Fachin, disse que a medida representa “uma mudança significativa na forma de enxergar e tratar essa questão” e que o problema é trabalhado “com atenção, levando em conta os desafios e as complexidades que ele apresenta”.

Em 20 anos, o conselho condenou 126 magistrados à aposentadoria compulsória. O CNJ foi criado em 2005 e é responsável pelo julgamento de faltas disciplinares cometidas por juízes e desembargadores.

Ao longo da história, o CNJ aplicou a Lei Orgânica da Magistratura Nacional (Loman). A norma definiu que são penas disciplinares a advertência, censura, remoção compulsória, disponibilidade com vencimentos proporcionais ao tempo de serviço e aposentadoria compulsória com vencimentos proporcionais ao tempo de serviço, a punição mais grave.

Antes da decisão do Supremo, magistrados mantinham o recebimento mensal dos vencimentos após a condenação pelo CNJ.

Parasitas

Durante a sessão, o ministro e corregedor nacional de Justiça, Mauro Campbell Marques, afirmou que a medida atinge “pessoas que, lamentavelmente, hospedam-se na magistratura ou dela são parasitas e que dela devem sair e serem extirpadas”.

Agora a punição máxima aplicada aos membros da magistratura passa a ser a perda do cargo. Campbell afirmou que “todas as vezes em que há tempos escuros, em que baionetas começam a entrar no poder público”, o Judiciário é “o alvo primordial desses ditadores”.

Favorável ao fim da aposentadoria remunerada como sanção administrativa para juízes e desembargadores envolvidos em casos como venda de sentenças e abusos, inclusive sexuais, Campbell fez uma ressalva sobre a proposta. Segundo ele, a mudança não afasta a garantia constitucional da vitaliciedade dos magistrados, ao afirmar que “nós não estamos vilipendiando o sacrossanto princípio e garantia da vitaliciedade da magistratura”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

JUSTIÇA - CONSELHO AFASTA EX-JUIZA DA LAVA JATO

Da Agência Brasil

O Conselho Nacional de Justiça (CNJ) decidiu punir a juíza Gabriela Hardt com o afastamento do cargo pelo prazo de dois anos. A magistrada ficou conhecida após atuar como substituta do ex-juiz Sergio Moro na 13ª Vara Federal de Curitiba, responsável pelas investigações da Operação Lava Jato.

Gabriela foi alvo de um processo administrativo disciplinar no CNJ por ter homologado, em 2019, o acordo entre a Força-Tarefa da Lava Jato e a Petrobras para devolução de recursos que estavam nos Estados Unidos e foram desviados da estatal.

Com a decisão, a magistrada foi condenada à pena de disponibilidade com vencimentos proporcionais, ou seja, com redução de salário pelo período de afastamento. Atualmente, Gabriela é juíza substituta na 23ª Vara Federal em Curitiba.

Por maioria de votos, o plenário do CNJ acompanhou voto proferido pelo conselheiro Rodrigo Badaró. O relator entendeu que Gabriela Hardt deixou de adotar cuidados mínimos ao autorizar repasses para a fundação privada que seria responsável pela gestão dos recursos.

Último a votar, o presidente do conselho e do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, enalteceu o trabalho da Lava Jato no combate à corrupção, mas ponderou que “os fins não justificam os meios”.

“Não está em discussão a grossa corrupção que houve e foi apurada pela Operação Lava Jato. Mas, o que está em discussão é que não se combate irregularidade cometendo irregularidade”, afirmou.

Durante o julgamento, a advogada Ana Luísa Vogado de Oliveira disse que a juíza não praticou irregularidades ao determinar a homologação do acordo. Para a advogada, Gabriela entendeu que o Ministério Público Federal (MPF) em Curitiba e a Petrobras tinham legitimidade para assinarem a medida.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

INTERNACIONAL - APÓS OFENSAS DE MILEI, ITAMARATY REBAIXA RELAÇÃO COM A ARGENTINA

Diplomacia com o país vizinho vai se limitar ao nível de encarregado de negócios. O embaixador brasileiro Julio Bitelli não voltará a Buenos Aires

Do Estadão Conteúdo

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, disse que o rebaixamento das relações com a Argentina vale até que “cessem as condições que provocaram essa decisão”

O Itamaraty rebaixou nesta terça-feira, 4, a relação diplomática com a Argentina para nível de encarregado de negócios. Segundo fontes do Itamaraty, Julio Bitelli, embaixador brasileiro em Buenos Aires, não voltará ao país vizinho.

A medida deve durar enquanto o presidente Javier Milei mantiver as ofensas contra seu homólogo, Luiz Inácio Lula da Silva. A embaixada continuará funcionando gerida por um encarregado de negócios, sem a presença do chefe do posto.

A decisão foi comunicada ao embaixador da Argentina no Brasil, Guillermo Daniel Raimondi, por meio de uma nota de protesto.

O anúncio ocorre após uma nova sequência de ataques de Milei ao presidente Lula, em entrevista ao canal LN+. Como mostrou o Estadão/Broadcast, as ofensas deveriam complicar o cenário de normalização diplomática e retardar o retorno de Bitelli à capital argentina.

Gestos de distensão eram uma condição para a volta do diplomata.

No domingo, 2, Milei reiterou na entrevista o teor das declarações que havia feito no Brasil, ao participar da convenção que lançou a candidatura opositora do senador e aliado Flávio Bolsonaro (PL-RJ) a presidente da República. O presidente argentino afirmou que agiu de forma correta ao chamar o petista de “presidiário”, “ladrão” e “corrupto”.

Até sexta-feira, 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.

Educação e diálogo

Sem citar diretamente líderes de países com quem o Brasil trava imbróglis diplomáticos no momento - como o argentino Javier Milei ou o norte-americano Donald Trump -, o ministro das Relações



Exteriores, Mauro Vieira, enfatizou que Lula tem “excelente relação” com os chefes de Estado do continente.

“Só posso dizer que as relações do Brasil são mantidas com base em critérios de respeito às posições e de procura do interesse nacional pelos dois lados. A educação e o respeito são fundamentais. Sem isso, não pode haver diálogo, e a questão ideológica é totalmente secundária”, garantiu.

Em entrevista ao programa Modo Fontevecchia, na TV da Argentina, ele salientou ainda que as pessoas que estavam no palco numa das quatro vezes em que Milei atacou o Brasil eram parte do grupo que tentou um golpe de estado no Brasil e que essa passagem foi uma “interferência absoluta” do presidente argentino em relação ao Brasil.

“O presidente Lula sempre diz que, para ele, não interessa a cor do partido que está no poder em outro país. Ele sempre diz que quer manter o diálogo, um diálogo correto, educado, de alto nível, defendendo o interesse nacional com todos os outros chefes de Estado, não só no nosso continente, mas em todo o mundo”, afirmou, enaltecendo o presidente brasileiro ao dizer que Lula faz e recebe visitas de Estado como nenhum outro brasileiro fez até hoje.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

INTERNACIONAL - GOVERNO ARGENTINO QUER MUDANÇA IDEOLÓGICA

O ministro de Relações Exteriores da Argentina, Pablo Quirno, disse nesta quarta- -feira (5) que o país espera que uma “mudança de direção ideológica” aconteça no Brasil, em referência à eleição presidencial deste ano. “É um desejo expressado pelo presidente Javier Milei e acredito que não devemos perder de vista que as reações argentinas nunca foram a nível diplomático”, pontuou em coletiva de imprensa.

Após o governo Lula rebaixar o nível de representação diplomática bilateral e solicitar o retorno do embaixador brasileiro em Buenos Aires, Quirno afirmou que o Brasil também está tendo conflitos com diferentes países, como o Paraguai, o que indica que isso não é uma questão apenas com a Argentina.

“A Argentina lamenta a decisão unilateral do Brasil. Acreditamos que esse não seja o caminho. Estamos sempre dispostos a manter as relações. Como disse recentemente em uma entrevista, da nossa parte não haverá nenhuma ação diplomática em resposta ao que o Brasil fizer”, frisou o ministro.

“O Brasil tem todo o direito de tomar as decisões que entender. Nós continuaremos mantendo as relações no nível que o Brasil decidir. Ou seja, para brigar, são necessários dois. Não contem com a Argentina para isso”.

Em nota oficial, o Ministério de Relações Exteriores argentino lamentou a decisão brasileira de “continuar se isolando do restante da região” por questões puramente ideológicas.

“Nos últimos anos, houve inúmeras declarações políticas cruzadas e apoios entre líderes de ambos os países. Em todos esses casos, sem exceção, a Argentina optou por não transformá-los em um incidente diplomático”, diz o documento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

INTERNACIONAL - CEBRI DIZ SER INJUSTIFICADA A REVOGAÇÃO DE VISTO DE EMBAIXADORA

Segundo o Centro Brasileiro de Relações Internacionais, Maria Luiza Viotti demonstrou sua competência a serviço de uma das relações diplomáticas mais delicadas dos últimos anos

Do Estadão Conteúdo



A embaixadora do Brasil nos EUA, Maria Luiza Viotti, é a primeira mulher a ocupar o mais alto cargo da diplomacia brasileira

O Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri) considerou, em nota, “injustificada” a decisão do governo norte-americano de revogar o visto diplomático da embaixadora do Brasil nos Estados Unidos Maria Luiza Viotti, que também integra o Conselho Curador da instituição.

“O recente episódio é ainda mais lastimável em razão do alegado pretexto de retaliação contra decisões tomadas pelo Brasil em defesa da soberania nacional e da qualidade de seu processo eleitoral, reconhecida internacionalmente”, afirma o Cebri.

O Centro defende que o “espírito de serenidade e equilíbrio” que caracteriza as relações entre os dois países volte a prevalecer, por meio de um “diálogo respeitoso” que leve a uma solução “digna e mutuamente satisfatória para ambos os governos”.

A entidade ressalta ainda que a embaixadora Maria Luiza Viotti é a primeira mulher a ocupar o mais alto cargo da diplomacia brasileira.

“Ao longo de mais de quatro anos, tem demonstrado, de forma inalterada, sua elevada competência profissional e admirável integridade pessoal, a serviço da difícil gestão de uma das mais delicadas relações diplomáticas do Brasil”, observa.

Repercussão

Grande parte dos principais veículos de imprensa do mundo noticiou a decisão do governo americano como uma “escalada de tensões” entre Brasil e Estados Unidos. No New York Times, o título da reportagem sobre o tema foi “EUA revogam visto de diplomata brasileira de alto escalão, elevando as tensões”, enquanto a versão do continente americano do jornal El País traz a matéria “Estados Unidos e o Brasil protagonizam um duelo diplomático entre gigantes” como a principal em seu site.

Os veículos britânicos BBC e Guardian também trouxeram a interpretação de uma elevação de tensão entre os dois lados ao tratar do tema, assim como a emissora do Catar Al Jazeera.

O Wall Street Journal destacou que a notícia ocorre “em meio a uma crescente disputa diplomática sobre uma suposta interferência dos EUA antes das eleições presidenciais do país, em outubro”. O Washington Post trouxe no título que a ação ocorreu “em medida de retaliação”.

No geral, as publicações trouxeram a notícia através das declarações do Departamento de Estado, ou porta-vozes do organismo, afirmando que a decisão do governo americano ocorreu em resposta ao fato de o Brasil ter adiado a aprovação diplomática formal do embaixador dos EUA em Brasília e negado vistos a diplomatas americanos.

CNN e DW

Meios como a americana CNN e a alemã DW repercutiram a informação de forma mais direta a partir das declarações oficiais.

No caso da emissora europeia, a informação de que o Brasil rejeitou a decisão de Washington, “descrevendo-a como uma escalada e afirmando que ela evidenciava o interesse dos EUA em interferir na próxima eleição presidencial do país”, ganhou maior destaque. “A decisão de hoje não é um incidente isolado. Ela faz parte de uma escalada deliberada de medidas hostis contra o Brasil, motivada por razões ideológicas”, publicou a DW, citando o gabinete do presidente Luiz Inácio Lula da

Silva em comunicado. A chinesa CGTN também citou a versão do governo brasileiro, que chamou de “falsas” as razões citadas pelos Estados Unidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026

INTERNACIONAL - ORMUZ: PAÍSES BUSCAM OUTRAS ROTAS

Israel e nações do Golfo avaliam caminhos alternativos aos estreitos de Ormuz e Bab el-Mandeb

Do Estadão Conteúdo

Israel e vários países do Golfo Pérsico vêm mantendo conversas para viabilizar rotas alternativas de exportação de petróleo e gás que contornem os estreitos de Ormuz e de Bab el-Mandeb, segundo a mídia israelense.

O tráfego marítimo nos dois pontos continua prejudicado por ações do Irã e, no caso do Iêmen, pelos houthis, em meio à guerra dos Estados Unidos contra o país persa.

Israel realizou nesta quarta-feira, 5, conversas com o Líbano, sob mediação dos Estados Unidos, mas, segundo um repórter da Axios, as tratativas foram encerradas antes do previsto devido a “acontecimentos no terreno”.

O Ministério da Saúde libanês informou que um ataque aéreo israelense no sul do país matou uma pessoa e deixou outras 11 feridas nesta quarta-feira.

Enquanto isso, Arábia Saudita, Paquistão, Egito e Turquia se reuniram hoje pela quinta vez desde o início do conflito para discutir a crise de segurança que enfrenta a região, de acordo com a agência iraniana IRIB. A reportagem também cita que o encontro tratou da retomada das vias navegáveis da região e o apoio aos esforços diplomáticos de Paquistão e Catar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO LULA ERROU EM DEMORA PARA DAR AVAL A NOVO EMBAIXADOR DOS EUA NO BRASIL, DIZ RICUPERO

Falta de resposta foi usada como justificativa para cancelamento de visto de embaixadora em Washington

Por Geralda Doca — Brasília

O embaixador e ex-ministro Rubens Ricupero avalia que o governo brasileiro errou ao demorar a conceder o agrément a Daniel Pérez, diplomata indicado pelos Estados Unidos para o comando da embaixada americana no Brasil.

Embaixador do Brasil em Washington de 1991 a 1993, Ricupero afirma que o aval deveria ter sido dado em um prazo de três a quatro dias a partir do pedido, sem necessidade de aguardar a aprovação pelas autoridades competentes no país de origem. O pedido foi encaminhado ao governo brasileiro no final de junho.

— Não há justificativa para essa demora. Houve erro do lado brasileiro. Todos os países são soberanos para indicar quem eles querem que os representem — disse Ricupero.

Nesta terça-feira, os EUA informaram ter retirado o visto da embaixadora do Brasil em Washington, Maria Luiza Ribeiro Viotti.



Rubens Ricupero, ex-ministro e ex-embaixador — Foto: Edilson Dantas/ Agência O Globo

O Departamento de Estado afirmou que a medida é uma resposta à demora do governo brasileiro em conceder o aval diplomático (agrément) para que Daniel Perez assuma a embaixada dos EUA em Brasília. O Palácio do Planalto diz ainda que as "justificativas apresentadas são falsas".

Ricupero destacou nunca ter visto esse tipo de medida e disse que a permanência da embaixadora nos Estados

Unidos ficará complicada porque ela não poderá atuar sem o visto.

— Não conheço nenhum precedente de revogação de visto de embaixador, embaixadora — disse Ricupero, acrescentando: — Nenhum estrangeiro pode viver normalmente nos Estados Unidos sem visto. A embaixadora não poderá operar e terá que retornar ao Brasil.

Para o embaixador, embora a crise diplomática entre o Brasil e os Estados Unidos tenha alegação política, isto não pode ser considerado fator preponderante no cancelamento do visto da embaixadora.

— O nosso comportamento em relação à indicação do novo embaixador dos Estados Unidos não foi o melhor possível, sabendo que a situação já está bastante difícil — disse, referindo-se às medidas do governo americano contra o Brasil, como o tarifaço, por exemplo.

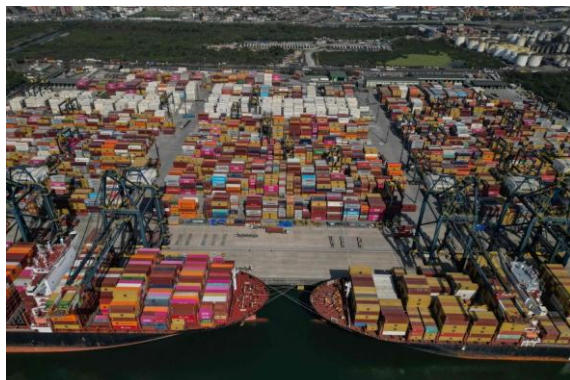
Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/08/2026

EXPORTAÇÕES PARA EUA CAEM 5% EM JULHO, QUANDO TRUMP ANUNCIOU NOVO TARIFAÇO CONTRA O BRASIL. ENTENDA OS NÚMEROS

Já as vendas para a China continuam subindo, com alta de 8,6% no mês passado. Mesmo com perda de espaço na maior economia do mundo, balança mantém estabilidade

Por Geralda Doca — Brasília



Tarifaço tará recuo na balança comercial e no PIB do Brasil, dizem relatórios — Foto: Nelson Almeida/AFP

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 7,07 bilhões em julho, indicando que o país exportou mais que importou no mês passado.

Em julho, o Brasil exportou o equivalente a US\$ 34,12 bilhões e importou US\$ 27,05 bilhões, segundo os dados preliminares divulgados hoje pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic).

O desempenho do comércio exterior no mês passado ficou estável em relação ao registrado no mesmo período de 2025, apesar do recuo de 5% nas vendas para os Estados Unidos no mês em que o presidente Donald Trump impôs novas tarifas de importação a produtos brasileiros. Foram US\$ 3,64 bilhões em artigos enviados para a maior economia do mundo no mês passado.



A sobretaxa de 25% imposta pelo governo dos EUA sobre os produtos brasileiros importados pelos americanos começou a vigorar a partir de 25 de julho, sob a acusação de supostas práticas comerciais desleais por parte do Brasil, portanto não é possível dizer que houve um impacto significativo no mês.

Houve um prolongamento de uma queda nas vendas para os EUA que já vem desde o ano passado, quando Trump lançou uma série de outras tarifas contra o Brasil. Portanto, um impacto maior do novo tarifaço na relação comercial entre os dois países pode surgir nos dados a partir deste mês.

As tarifas do governo Trump reduzem a competitividade dos produtos brasileiros nos EUA, que ficam mais caros para o consumidor final americano ou empresas que importam insumos do Brasil.

US\$ 388 bi em 7 meses

Já as exportações para a China, segundo maior PIB global e principal parceiro comercial do Brasil, continuaram crescendo e atingiram US\$ 10,673 bilhões, aumento de 8,6% em relação ao valor embarcado em julho de 2025.

No acumulado do ano até 31 de julho, as exportações brasileiras totalizam US\$ 218,55 bilhões, e as importações, US\$ 169,51 bilhões, com saldo positivo de US\$ 49,04 bilhões. A corrente de comércio (soma das exportações e das importações do país) alcançou US\$ 388,065 bilhões, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio.

Impacto do novo tarifaço ainda por vir

Além da sobretaxa específica de 25% sob a Seção 301 da lei de comércio exterior americana, o Brasil também entrou numa lista de 60 economias penalizadas com tarifa de 10% a 12,5% sobre suas exportações para os EUA sob a alegação de que não têm políticas eficazes para coibir produtos originados em trabalho forçado. A sobretaxa no caso brasileiro foi de 12,5%.

No entanto, nos dois casos, há uma lista extensa de exceções. O Mdic estima que apenas 23,1% da pauta de exportações do Brasil para os EUA foi afetada pelo novo tarifaço de Trump. O governo brasileiro chegou a falar em retaliação comercial, mas ainda não adotou qualquer medida neste sentido.

Um agravante do efeito da taxa de exportações brasileiras nos EUA é que ela recai principalmente sobre produtos industrializados, de maior valor agregado. A indústria brasileira tem nos EUA um de seus principais mercados. Já commodities agrícolas e minerais, como café e petróleo, foram isentas da sobretaxa em uma longa lista de exceções.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/08/2026

LUCRO DE 5 GIGANTES PETROLÍFERAS GLOBAIS DISPARA 160% COM GUERRA NO IRÃ E CHEGA A US\$ 47 BI

Juntas, ExxonMobil, Chevron, Shell, TotalEnergies e BP viram seu fluxo de caixa bater recorde, superando até o período pós-invasão da Ucrânia. Ganhos com refino devem turbinar balanços no 3º trimestre

Por Bloomberg — Rio de Janeiro

O segundo trimestre deste ano foi um período de bonança para as grandes petroleiras globais, graças à disparada do preço do petróleo após os ataques de Estados Unidos e Israel ao Irã, conflito que teve início em 28 de fevereiro.

Juntas, ExxonMobil, Chevron, Shell, TotalEnergies e BP registraram lucro líquido superior a US\$ 47 bilhões, um aumento de mais de 160% em relação ao mesmo período do ano anterior. É o terceiro maior ganho combinado já registrado por essas gigantes do setor, só ficando atrás para os lucros somados de quase US\$ 60 bilhões registrados no segundo e no terceiro trimestre de 2022, após a invasão da Ucrânia pela Rússia.



Refinaria Pernis da Shell em Rotterdam, na Holanda: petróleo chegou a superar US\$ 120 por barril no fim de abril — Foto: Peter Boer/Bloomberg

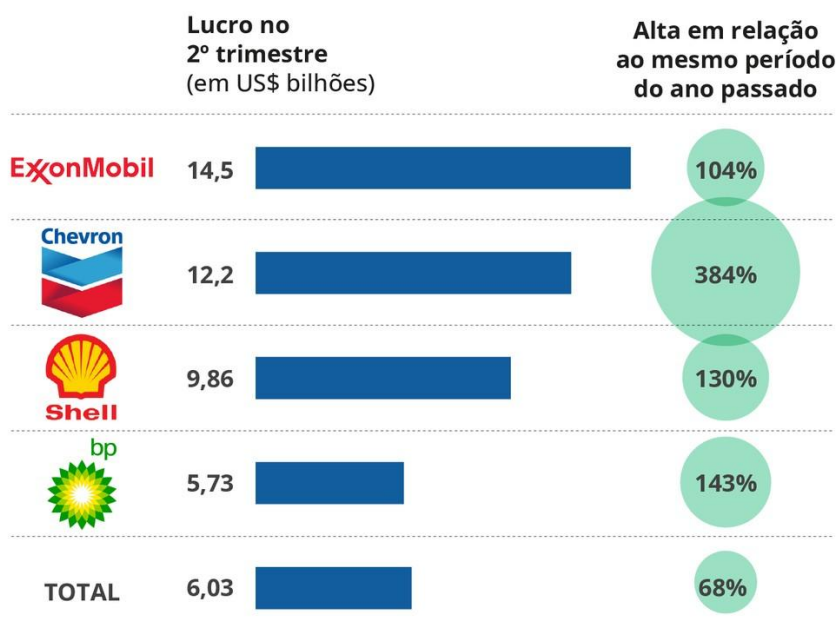
O fluxo de caixa livre — a diferença entre a geração de caixa e as despesas — impressiona ainda mais. As cinco maiores petroleiras internacionais geraram quase US\$ 70 bilhões no segundo trimestre, o maior valor da história, superando o recorde de US\$ 60 bilhões registrado no mesmo período de 2022, após a invasão da Ucrânia pela Rússia, segundo dados compilados pela Bloomberg.

O petróleo bruto chegou a superar US\$ 120 por barril no fim de abril e, embora as cotações tenham recuado posteriormente e, na média do trimestre, o custo do Brent tenha ficado em US\$ 96,79 por barril, os preços dos produtos refinados continuam sob forte pressão.

Isso beneficia especialmente as grandes petroleiras integradas, que atuam tanto em produção como refino. A americana Chevron registrou lucro líquido de US\$ 12,2 bilhões, um aumento de cinco vezes em relação ao mesmo período do ano anterior e um recorde para a companhia petrolífera sediada em Houston.

A ExxonMobil, por sua vez, teve lucro de US\$ 14,5 bilhões no segundo trimestre, o dobro do registrado no mesmo período do ano passado e seu melhor resultado trimestral desde 2022.

A disparada nos lucros das petroleiras



— Foto: Arte O GLOBO

Ambas as empresas elevaram sua produção para níveis próximos dos recordes históricos e estão operando suas refinarias perto da capacidade máxima, para abastecer o mercado com gasolina, diesel e outros derivados de petróleo.

Para as empresas europeias, o aumento da volatilidade criou enormes oportunidades. BP, Shell e TotalEnergies têm grandes operações de trading (intermediação comercial de petróleo e derivados), o que lhes permite lucrar durante períodos de forte turbulência nos mercados.

Na francesa Total, o lucro saltou 68% no segundo trimestre, para US\$ 6,03 bilhões. A anglo-holandesa Shell viu seu lucro mais do que dobrar, chegando a US\$ 9,84 bilhões, o maior valor desde o início da guerra na Ucrânia. A britânica BP viu o lucro crescer 143%, para US\$ 5,73 bilhões.

Os preços de derivados em alta devem turbinar os ganhos dessas petroleiras também no terceiro trimestre, preveem analistas, ainda que a cotação do barril do petróleo tenha recuado e possa cair ainda mais caso haja um avanço nas negociações por um acordo de paz.

A guerra envolvendo o Irã abalou os mercados globais de energia quando levou ao fechamento efetivo do Estreito de Ormuz no fim de fevereiro, retendo enormes volumes de petróleo e derivados dentro do Golfo Pérsico.

Com Guerra no Irã e tarifas americanas: Exportação de petróleo do Brasil para a Ásia dão salto
Com isso, compradores precisaram pagar mais caro para adquirir petróleo de outras regiões, principalmente dos Estados Unidos, criando inúmeras oportunidades para que as mesas de trading obtivessem lucros extraordinários.

A escassez de derivados de petróleo também foi agravada, nos últimos meses, por sucessivas ondas de ataques ucranianos contra refinarias e instalações de combustíveis na Rússia, levando as margens de refino a níveis recordes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/08/2026

BRB: DURIGAN DIZ QUE ACUSAÇÃO DO GDF DE INÉRCIA DA UNIÃO É TOTALMENTE DESCABIDA

Por Ana Carolina Diniz



O ministro da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, respondeu à acusação do Governo do Distrito Federal (GDF) de que há inércia por parte da União e do Fundo Garantidor de Créditos (FGC) no cumprimento das ações e dos deveres acordados para viabilizar a solução para o Banco de Brasília (BRB). O ministro Luiz Fux, do Supremo Tribunal Federal (STF), marcou para o dia 16 uma nova audiência de conciliação para discutir a operação firmada entre o Governo do Distrito Federal

(GDF), o BRB, a União e o FGC.

— O problema do BRB tem origem criminosa no Governo do Distrito Federal e no BRB. As pessoas estão respondendo por isso, inclusive. A União, que não tem nada a ver com essa história, que nunca teve relação com esse tipo de situação, foi chamada ao Supremo, a pedido da governadora. Nós nos dispusemos a colaborar com o Supremo, fechamos o acordo possível, e as equipes têm trabalhado. A equipe tem realizado inúmeras reuniões para viabilizar tanto as garantias que o GDF ofereceu quanto para entender quais são os trâmites que devem ser feitos junto ao FGC. Ficamos profundamente incomodados com uma declaração desse tipo, que é totalmente descabida.

Durigan afirmou ainda que o acordo firmado no STF é "o único acordo possível" e que eventuais dúvidas sobre as garantias apresentadas pelo GDF precisam ser esclarecidas no Supremo para dar segurança às instituições financeiras que poderão conceder empréstimos ao governo distrital.

Ele acrescentou que outro ponto pendente é o plano de recuperação do BRB. Segundo o secretário, cabe ao banco demonstrar, por meio de seu plano de negócios, se os aportes previstos, dentro dos

limites estabelecidos pela resolução do Senado, são suficientes para garantir a recuperação da instituição.

- O BRB tem um plano de recuperação que precisa ser apresentado e avaliado para que sejam tomadas as decisões necessárias. Mais uma vez, estaremos presentes nessa mesa para demonstrar tudo o que foi feito.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/08/2026

MINISTRO DA FAZENDA DIZ QUE ALEGAÇÃO DE 'INÉRCIA' EM EMPRÉSTIMO PARA BRB É 'DESCABIDA' E QUE ACORDO ATUAL É 'ÚNICO POSSÍVEL'

Governo do Distrito Federal tenta obter R\$ 6,6 bilhões para capitalizar banco estatal

Por Thaís Barcellos — Brasília



O ministro da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse nesta quinta-feira que "gerou profunda insatisfação" a alegação do governo do Distrito Federal de haver "inércia" da União e do Fundo Garantidor de Créditos (FGC) no cumprimento do acordo para capitalizar o BRB. Durigan disse que a declaração é "totalmente descabida" e que o acordo atual firmado no Supremo Tribunal Federal (STF) é o "único possível".

Nesta quarta-feira, o ministro Luiz Fux, do STF, atendeu pedido do governo de Brasília e marcou uma nova audiência de conciliação, no dia 13 de agosto para tentar destravar o empréstimo bancário de R\$ 6,6 bilhões para o Banco de Brasília.

– Essa informação que vem a princípio do governo do Distrito Federal de que há uma inércia gerou profunda insatisfação nas equipes do governo federal que têm trabalhado para tentar viabilizar o acordo. O que parece bastante estranho, quando a gente lembra que o problema tem origem criminosa no governo do DF e no BRB – afirmou Durigan. – É profundamente descabida essa afirmação.

O titular da equipe econômica afirmou que estará presente na audiência. Segundo o ministro, o que está pendente para conclusão do acordo são informações e o plano de negócio, que envolve o BRB e o governo do DF, e a avaliação dos bancos sobre se a estratégia é crível. Além disso, ele citou que há uma dúvida sobre se os R\$ 6,6 bilhões em crédito serão suficientes para realmente "salvar o BRB".

– O acordo que foi estabelecido no Supremo é o único acordo possível. Se hoje há dúvidas sobre as garantias do governo do DF, é preciso que isso seja esclarecido no Supremo, para que as garantias forneçam o amparo necessário para que as instituições financeiras façam o empréstimo ao governo do DF. De outro lado, há uma dúvida de negócio, se o empréstimo de R\$ 6 bilhões é suficiente. Essa é uma pergunta que tem que ser respondida pela estratégia de negócios e pelo plano de recuperação do BRB. Nada hoje está parado no governo federal, não há nenhuma inércia do governo federal.

O que diz o acordo

A primeira audiência convocada por Fux para resolver o problema patrimonial do banco, afetado pelas operações com o Master, foi realizada no final de maio.

Na ocasião, foi firmado um acordo entre as partes, mas os principais bancos privados apresentaram resistências a participar do consórcio que daria garantia à operação com o governo do DF, controlador do BRB, junto ao Fundo Garantidor de Créditos (FGC).

Estarão presentes na nova audiência a governadora do Distrito Federal, Celina Leão, o presidente do BRB, Nelson de Souza, além de representantes da Advocacia-Geral da União (AGU), do Ministério da Fazenda, Fundo Garantidor de Crédito (FGC), Banco do Brasil e do Ministério Público Federal.

Pelos termos do acordo firmado em maio, o empréstimo ao BRB seria garantido por um sindicato de bancos públicos e privados e teria como contragarantia a parcela do DF do Fundo de Participação dos Estados (FPE) e do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), que somam aproximadamente R\$ 1,6 bilhão.

A expectativa da direção do BRB era assinar o contrato até 20 de junho. O banco está sendo multado diariamente pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pelo atraso na publicação do balanço de 2025, previsto para 31 de março.

No entanto, interlocutores afirmam que os bancos privados passaram a exigir que Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal apresentem as próprias garantias, o que é considerado inviável pelo governo federal, diante do impacto no balanço dos dois bancos públicos.

Os bancos também avaliam que o plano de negócios apresentado pelo BRB e pelo controlador, o governo do Distrito Federal, é insuficiente para convencê-los a dar as garantias necessárias para que a contratação do empréstimo pelo FGC.

O governo do DF vem sendo cobrado pelo Banco Central para capitalizar o banco e fechar o rombo aberto pelas operações com o Banco Master. Ainda não é público qual é o tamanho do prejuízo. Segundo estimativas divulgadas pelo presidente do banco, Nelson de Souza, chega a R\$ 8,8 bilhões.

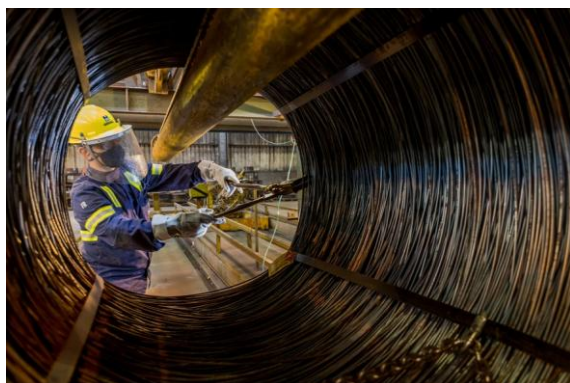
Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/08/2026

GERDAU SUSPENDE INVESTIMENTO NO PERU ENQUANTO TENTA BLOQUEAR PROJETO SIDERÚRGICO CHINÊS

Companhia pede ao novo governo que impeça uma concorrente chinesa de construir uma unidade, alegando que o projeto não possui licenças necessárias e criaria condições para concorrência desleal

Por Bloomberg — São Paulo



Produção de aço na Gerdau — Foto: Gerdau/Divulgação

A dinastia brasileira do aço está intensificando os esforços para conter o avanço da China na América Latina, em um exemplo de como a potência asiática pressiona concorrentes em todo o mundo.

A frente mais recente dessa disputa é o Peru, onde a Gerdau detém cerca de um terço da capacidade de produção de aço. A companhia pede ao novo governo conservador peruano que impeça uma concorrente chinesa de construir uma siderúrgica, alegando que o projeto não possui as licenças necessárias e criaria condições para concorrência desleal ao utilizar matéria-prima importada da China a preços inferiores aos custos de produção.

A empresa chinesa Acero Lima Shenglong SAC informou às autoridades peruanas que pretende construir uma usina com capacidade para produzir 700 mil toneladas de aço por ano, volume equivalente à capacidade local da Gerdau, mas ainda não solicitou as autorizações exigidas.

Autoridades confirmaram que há obras em andamento no terreno da Shenglong, ao sul da capital Lima, mas decidiram não abrir um processo de fiscalização após não conseguirem determinar se os trabalhos correspondem à construção da siderúrgica planejada.

A Shenglong afirmou, em e-mail à Bloomberg, que “no momento” não está construindo nada no Peru e recusou comentar o assunto.

O confronto coloca a Gerdau — maior fabricante de aço da América Latina, com usinas no Brasil, Peru, Argentina, Uruguai, México e EUA — diante da China, maior produtora e exportadora de aço do mundo.

O caso também representa um dos primeiros desafios para o governo da presidente Keiko Fujimori, que tem buscado estreitar relações com Washington e acaba de nomear como chanceler um diplomata que trabalhou por 15 anos na embaixada dos EUA em Lima. Ainda assim, será difícil ignorar a influência da China, principal parceiro comercial do Peru.

Na tentativa de pressionar as autoridades peruanas a interromper o projeto da Shenglong, a Gerdau colocou em espera investimentos planejados de US\$ 45 milhões.

“O que pedimos é a interrupção imediata desse projeto”, afirmou em entrevista Aldo Tapia, responsável pelas operações da Gerdau no Peru. Segundo ele, os investimentos locais da companhia estão “em compasso de espera” porque a empresa está “muito preocupada com o futuro do ambiente jurídico e regulatório peruano”.

A Gerdau Brasil se recusou a comentar a reportagem ou disponibilizar seu presidente do conselho para entrevista.

Clã influente

A Gerdau é controlada pela bilionária família Gerdau, um clã com forte influência política no Brasil. A fortuna da família está altamente concentrada na companhia, e o valor de sua participação caiu desde que as exportações chinesas de aço dispararam no início dos anos 2000, embora as ações ordinárias da holding tenham avançado neste ano.

Na Europa: Shell vende negócios de energia renovável para a francesa TotalEnergies

No mercado brasileiro, a Gerdau, sediada em Porto Alegre e São Paulo, atuou com sucesso para defender a adoção de tarifas sobre o aço chinês. Ao mesmo tempo, enfrentou os efeitos das tarifas dos EUA sobre importações de aço, abandonando planos de investimento no México que dependiam de exportações para o mercado americano.

Tapia afirma que o caso peruano é diferente porque a construção de uma usina vai além da prática tradicional da China de exportar o metal utilizado na construção civil. Se a fábrica planejada utilizar matéria-prima mais barata proveniente da China, poderá acabar violando regras de comércio justo.

— O problema é que a China adota práticas comerciais desleais por meio de preços de dumping — disse Tapia, acrescentando que Pequim subsidia os custos de produtos destinados à exportação, que chegam ao mercado “em um patamar com o qual não conseguimos competir”.

Embora o Peru não tenha imposto tarifas sobre o aço chinês, seu órgão de defesa da concorrência, o Indecopi, concluiu em julho que alguns produtos siderúrgicos chineses foram vendidos a “preços artificialmente baixos”, prejudicando a indústria local.

Como muitos países latino-americanos, o Peru historicamente manteve boas relações tanto com Washington quanto com Pequim. O governo do presidente dos EUA, Donald Trump, aumentou a pressão sobre aliados da região para que escolham um dos lados.

A China exerce papel de destaque na economia peruana, não apenas por comprar a maior parte do cobre produzido pelo país. Em 2024, o presidente chinês Xi Jinping inaugurou o porto de Chancay, de US\$ 1,3 bilhão, um dos maiores da América do Sul.

Dúvidas sobre licenciamento

A agência peruana de licenciamento ambiental, Senace, afirmou em comunicado à Bloomberg que a Shenglong apresentou documentação preliminar indicando a intenção de construir uma siderúrgica em Chilca, cerca de 80 quilômetros ao sul de Lima.

Segundo a Senace, a empresa ainda não apresentou o estudo de impacto ambiental, cuja aprovação é obrigatória antes do início de qualquer obra. Inspetores visitaram o terreno da Shenglong em março e verificaram que “obras de grande porte” estavam sendo realizadas exatamente na área destinada à futura siderúrgica, segundo relatório da agência.

A ampla presença da Gerdau na América Latina a expõe à concorrência chinesa em diversas frentes, mais do que outras grandes siderúrgicas da região, como CSN e Usiminas, que concentram suas operações no Brasil.

A China produz mais aço do que seus nove concorrentes mais próximos juntos, segundo a World Steel Association. A produção global supera amplamente a demanda, e a China exporta grande parte do aço que não consome internamente.

— Há uma capacidade excedente promovida pela China para ampliar as exportações e conquistar mercados e cadeias globais de suprimento— afirmou Ezequiel Tavernelli, diretor executivo da Alacero, entidade que representa siderúrgicas latino-americanas, incluindo a Gerdau.

As exportações chinesas de aço para a América Latina quase quadruplicaram nos últimos 15 anos, segundo dados da Alacero.

Pequim reconheceu o excesso de capacidade e prometeu reduzir a produção de aço, com resultados mistos.

O presidente do conselho da Gerdau, André Gerdau Johannpeter, tataraneto do fundador da empresa, afirmou no ano passado que a indústria siderúrgica brasileira já chegou “ao limite” por causa da concorrência chinesa. O Brasil é o maior consumidor de aço da região e o principal mercado da Gerdau.

Cavalos e aço

A Gerdau foi fundada em 1901 por João Gerdau, imigrante alemão radicado no Sul do Brasil. A companhia expandiu-se rapidamente no fim do século 20 sob o comando do então diretor-presidente Jorge Gerdau, que liderou a internacionalização da empresa até o início dos anos 2000, incluindo a compra da Siderúrgica del Peru SAA, então controlada pelo Estado.

Embora a família Gerdau detenha apenas 10% da siderúrgica, segundo cálculos da Bloomberg, a empresa possui uma estrutura de duas classes de ações que permite ao grupo manter o controle.

Jorge Gerdau é apaixonado por cavalos há décadas, e seu filho André conquistou duas medalhas olímpicas de bronze pelo Brasil no hipismo, na modalidade salto.

Em 2006, Jorge Gerdau assumiu a presidência do conselho, e a empresa nomeou André como diretor-presidente. Em 2011, Jorge também se tornou um conselheiro próximo da então presidente Dilma Rousseff e consolidou a reputação de empresário com grande habilidade política. Naquele momento, o aço chinês começava a surgir como um desafio para as siderúrgicas latino-americanas.

Em 2004, a Gerdau afirmou que a demanda chinesa havia ajudado a empresa a alcançar “lucros recordes”. A companhia chegou a estudar a instalação de uma usina própria na China para atender ao

mercado em expansão. O projeto nunca saiu do papel e, em 2014, André Gerdau alertava que as exportações de aço chinês para Brasil, Argentina e México haviam mais que dobrado.

— São números impressionantes— afirmou na época.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 06/08/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ESTADO DO RIO QUER FALÊNCIA DO GRUPO MANGUINHOS APÓS CALOTE EM ACORDO FISCAL

Governo diz que refinaria, cujo passivo tributário chega a quase R\$ 26 bi e a torna a maior devedora de impostos do País, perdeu viabilidade econômica; procurado, grupo não respondeu

Por Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - O Estado do Rio de Janeiro pediu à Justiça que a recuperação judicial do Grupo Manguinhos, controlador da Refinaria de Manguinhos (Refit), seja convertida em falência. O governo estadual afirma que a empresa perdeu viabilidade econômica e deixou de cumprir exigências básicas para seguir no processo, enquanto acumula um passivo tributário que já passa de R\$ 25,7 bilhões.

Procurado, o Grupo Manguinhos não se posicionou até a publicação desta reportagem.

A solicitação se apoia em relatórios que indicam queda contínua das atividades do grupo. O Estado diz que, depois de faturar mais de R\$ 1 bilhão por mês, em 2025, a companhia viu as receitas despencarem até chegar a faturamento praticamente zero no início de 2026.



Tanques da Refit: refinaria interditada após operações policiais Foto: Fernando Soutello

Na avaliação da Procuradoria-Geral do Estado (PGE-RJ), a trajetória financeira mostra que a recuperação judicial deixou de cumprir sua função, que é dar fôlego a empresas com condições reais de se reerguer. O Estado aponta que o grupo seguiu acumulando prejuízos, manteve custos operacionais elevados e não apresentou perspectiva de geração de caixa capaz de sustentar a operação ou honrar compromissos.

Outro ponto do pedido é o descumprimento do parcelamento especial firmado para pagar dívidas tributárias. Segundo o governo fluminense, as parcelas deixaram de ser quitadas por mais de 90 dias, situação que, pela legislação, pode levar ao cancelamento do acordo e abrir caminho para a decretação de falência.

A PGE-RJ afirma ainda que, mesmo após aderir ao parcelamento, o Grupo Manguinhos acumulou mais de R\$ 1,8 bilhão em novas dívidas com o Estado. O passivo novo, segundo a manifestação, supera em mais do que o dobro o total pago no período do acordo, o que reforçaria a tese de que o benefício não foi usado para regularizar a situação fiscal.

O Grupo Manguinhos é apontado pela Receita Federal como o maior devedor contumaz de tributos do País, com dívidas de, aproximadamente, R\$ 26 bilhões. A empresa nega os débitos tributários e contesta as acusações de irregularidades.

Apesar de a empresa estar envolvida em denúncias desde 2013, no último ano operações da Polícia Federal e do Ministério Público (MP) contra lavagem de dinheiro e sonegação fiscal se intensificaram – e o grupo apareceu em pelo menos três delas.

Investigações da Operação Cadeia de Carbono indicaram que a Refit estava envolvida em simulação de refino de petróleo. A empresa importava combustíveis e insumos (como nafta) já semiprontos apenas para obter benefícios e diferimentos fiscais, lesando os cofres públicos, segundo a acusação.

Deflagrada em setembro de 2025, a operação resultou na retenção de quatro navios com cerca de 180 milhões de litros de combustível. A força-tarefa apontou indícios de que o grupo importava gasolina declarando o produto como se fosse óleo bruto ou outros insumos para pagar menos impostos.

ANP interditou totalmente operações

No mesmo mês, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) interditou a refinaria após fiscalizações constatarem a ausência de evidências de refino real. Em janeiro, foi feita a interdição total, após a agência identificar risco de incêndio.

Em novembro, outra megaoperação da Receita Federal com Ministérios Públicos e polícias estaduais desarticulou um esquema de sonegação de impostos desde os portos até os postos de combustível, na Operação Poço de Lobato. Foi nessa fase que se descobriu a movimentação de R\$ 70 bilhões em um ano usando fundos e offshores para ocultar os lucros da fraude fiscal. A Refit foi identificada como o motor dessa fraude fiscal.

Em 15 de maio de 2026, a Polícia Federal deflagrou a Operação Sem Refino, autorizada pelo Supremo Tribunal Federal (STF), que mirou o núcleo político do esquema. O foco mudou para a conivência de agentes públicos, lavagem de capitais e a decretação definitiva da prisão do controlador, Ricardo Magro. Magro também não respondeu a pedido de entrevista até a publicação desta reportagem.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/08/2026

BALANÇA COMERCIAL: BRASIL REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$ 7,1 BI EM JULHO

No acumulado do ano, saldo é positivo em US\$ 49,039 bi, 31,9% acima do registrado no mesmo período de 2025

Por Flávia Said (Broadcast)

BRASÍLIA - A balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 7,067 bilhões em julho, segundo dados divulgados nesta quinta-feira, 6, pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC).

O valor, abaixo do esperado pelo mercado, foi alcançado com exportações de US\$ 34,119 bilhões e importações de US\$ 27,052 bilhões.



Em julho, as exportações registraram alta de 6,2% na comparação com o mesmo mês de 2025, com crescimento de 9,3% em Agropecuária, que somou US\$ 7,823 bilhões; alta de 10,8% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 8,234 bilhões; e, por fim, crescimento de 2,4% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 17,834 bilhões.

Balança comercial: Brasil registra superávit de US\$ 7,1 bi em julho Foto: Márcio Fernandes/Estadão



As importações subiram 7,6% em julho ante o mesmo mês de 2025, com queda de 4,1% em Agropecuária, que somou US\$ 478,2 milhões; alta de 31,4% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 1,323 bilhão; e, por fim, crescimento de 6,9% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 28,088 bilhões.

No acumulado de janeiro a julho, a balança comercial brasileira acumulou superávit de US\$ 49,039 bilhões. O valor foi alcançado com exportações de US\$ 218,552 bilhões e importações de US\$ 169,513 bilhões e é 31,9% maior do que no mesmo período de 2025.

No acumulado de 2026, comparado ao mesmo período de 2025, as exportações registraram alta de 10,5%, com crescimento de 9,2% em Agropecuária, que somou US\$ 50,481 bilhões; alta de 21,3% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 54,355 bilhões; e, por fim, crescimento de 6,3% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 112,5 bilhões.

As importações subiram 5,5% de janeiro a julho de 2026 ante o mesmo período de 2025, com queda de 14,7% em Agropecuária, que somou US\$ 3,187 bilhões; alta de 3,3% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 7,213 bilhões; e, por fim, crescimento de 6,1% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 158,004 bilhões.

O diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, Herlon Brandão, afirmou que a alta da exportação de petróleo bruto em julho, de 23,8% em valor, foi motivada exclusivamente pela alta de 38,3% no preço.

Exportações aos EUA caem 5%

As exportações de produtos brasileiros para os Estados Unidos caíram 5,0% em julho de 2026, somando US\$ 3,638 bilhões no mês ante US\$ 3,829 bilhões em julho de 2025. No final do mês, o governo Trump anunciou duas novas tarifas a produtos brasileiros.

Pelo lado das importações, houve alta de 0,6% nas compras vindas dos EUA em julho (totalizando US\$ 4,276 bilhões, ante US\$ 4,253 bilhões em igual mês do ano passado). Assim, a balança comercial com os EUA resultou num déficit de US\$ 638 milhões em julho.

No acumulado de janeiro a julho de 2026, em relação ao mesmo período do ano anterior, as exportações para os Estados Unidos caíram 12,2% e atingiram US\$ 20,951 bilhões. As importações caíram 10,4% e totalizaram US\$ 23,225 bilhões. Dessa forma, neste período, a balança comercial para o país apresentou déficit de US\$ 2,274 bilhões.

Questionado sobre a queda das exportações no mês passado, o diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, Herlon Brandão, afirmou que ela não está relacionada diretamente ao novo tarifaço.

“A medida dos Estados Unidos passou a vigorar plenamente apenas no dia 29 de julho”, lembrou o técnico em coletiva de imprensa para comentar os dados da balança comercial brasileira de julho. “Então, não é possível atribuir o movimento de julho todo em relação à medida”.

Segundo Brandão, como não houve crescimento das vendas no sétimo mês do ano, não é possível avaliar se houve uma antecipação das vendas. A queda em julho se deu nos seguintes produtos: aeronaves e outros equipamentos, incluindo suas partes (-62,2%), ferro gusa (-31,4%), café não torrado (-27,6%) e sucos de frutas ou vegetais (-22,5%).

Brandão atribuiu a queda das vendas aos EUA no acumulado do ano ao contexto econômico e à demanda. Ele exemplificou que não houve majoração de alíquotas para petróleo. “Cada produto tem uma dinâmica e eu diria que é uma questão mais de demanda e de mercado que influenciou esse resultado do primeiro semestre (incluindo julho)”, sustentou.



Sobre a recente escalada da crise diplomática do Brasil com os EUA e com a Argentina, o técnico disse que a política econômica só vai afetar os fluxos comerciais na medida em que se traduzam em medidas restritivas, como tarifas, ou, em direção contrária, de incentivo ao comércio.

“Na medida em que se tem alguma medida concreta isso pode influenciar no fluxo. Então, essa questão de relacionamento político não creio que é possível mensurar isso nesse movimento”, avaliou.

União Europeia

As exportações de produtos brasileiros para a União Europeia cresceram 3,9% em julho deste ano e somaram US\$ 4,782 bilhões, ante US\$ 4,603 bilhões em julho de 2025. As compras subiram 6,5% (somando US\$ 5,011 bilhões, ante US\$ 4,703 bilhões no mesmo mês do ano passado). A balança comercial com este bloco resultou num déficit de US\$ 229 milhões em julho.

No período acumulado de janeiro a julho de 2026, em relação a igual período do ano anterior, as exportações para a União Europeia cresceram 11,0% e atingiram US\$ 31,589 bilhões. As importações subiram 0,7% e totalizaram US\$ 29,275 bilhões. Consequentemente, neste período do acumulado do ano, a balança comercial com este bloco comercial apresentou superávit de US\$ 2,314 bilhões.

Brandão afirmou que há três meses de dados após o início da vigência provisória do acordo entre o Mercosul e a União Europeia, mas é preciso olhá-los com cuidado.

“O benefício tarifário é dado para o importador. Então, o exportador aqui envia os seus produtos e o importador lá na União Europeia pleiteia a redução com base no acordo e na origem. Então, isso é mensurado no destino, não na origem”, disse. “Não temos como avaliar o quanto isso influencia, mas é esperado que tenha tido um efeito (do acordo) nesse período.”

Argentina

No caso da Argentina, as exportações caíram 13,9% e somaram US\$ 1,415 bilhão. As importações cresceram 4,7% e totalizaram US\$ 1,153 bilhão. Logo, a balança comercial com este parceiro comercial apresentou superávit de US\$ 262 milhões.

Nos sete meses do ano, as vendas para a Argentina caíram 18,6% e atingiram US\$ 8,763 bilhões. As importações cresceram 3,8% e chegaram a US\$ 7,546 bilhões. Com isto, neste período, a balança comercial para este país apresentou saldo positivo de US\$ 1,217 bilhões.

Argentina e UE, ao lado da China e dos Estados Unidos, são os principais parceiros comerciais do Brasil.

China

As exportações de produtos brasileiros para a China cresceram 8,6% em julho de 2026 (somando US\$ 10,673 bilhões no mês, ante US\$ 9,824 bilhões em julho de 2025).

Pelo lado das importações, houve crescimento de 7,8% nas compras vindas da China em julho (totalizando US\$ 6,418 bilhões no mês, ante US\$ 5,955 bilhões em igual mês do ano passado). Com isso, o Brasil teve superávit de US\$ 4,255 bilhões com o país asiático no sétimo mês deste ano.

No período de janeiro a julho de 2026, em relação a igual período do ano anterior, as vendas para China cresceram 19,7% e atingiram US\$ 69,026 bilhões. As importações cresceram 8% e totalizaram US\$ 44,963 bilhões. Consequentemente, neste período, a balança comercial com a China apresentou superávit de US\$ 24,063 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/08/2026

CPTM PEDE LIBERAÇÃO PARA TREM QUE LIGARÁ LITORAL DE SP AO INTERIOR; VEJA TRAJETO

Serão 223 km de trilhos entre Santos e Cajati; custo total pode chegar a R\$ 21 bilhões
Por Malu Mões e José Maria Tomazela

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) já pediu uma licença ambiental para iniciar a construção do trem que ligará o litoral de São Paulo ao interior. Nesta quinta-feira, 6, a Companhia Ambiental do Estado (Cetesb) solicitou a apresentação de estudo de impacto ambiental antes de liberar o projeto bilionário. Não há prazo para obtenção do aval.

Depois de quase 30 anos, os trens de cargas e passageiros podem voltar a correr pelos trilhos entre Santos, na Baixada Santista, e Cajati, no Vale do Ribeira, interior de São Paulo.

Como o Estadão mostrou, os 223,6 km de malha ferroviária vão percorrer seis cidades da Baixada Santista, até Peruíbe, e sete cidades do Vale do Ribeira, até Cajati. A estimativa é transportar 32 mil passageiros e 600 contêineres por dia.

O custo total do empreendimento deve oscilar entre R\$ 19 e R\$ 21 bilhões. No futuro, a ideia é que o sistema seja integrado ao Trem-Intercidades Santos-São Paulo, conectando a capital, o litoral e o interior.

Ferrovia Santos-Cajati

Nova ligação ferroviária prevista pela CPTM terá 223,6 km



Fonte: CPTM

ESTADÃO

Como será percurso

A nova linha terá trens expressos e paradores. Para fazer todo o percurso, o tempo estimado para o serviço expresso será de 2 horas e 20 minutos. Os trens paradores farão o percurso de Santos a Peruíbe em 48 minutos e de Peruíbe a Cajati em 1 hora e 56 minutos.

Conforme a CPTM, entre os benefícios a serem proporcionados pela nova ferrovia está a redução de congestionamentos nas vias do litoral e na rodovia Régis Bittencourt (BR-116), com possível redução de acidentes.

De Santos a Peruíbe, numa extensão de cerca de 80 km, a via será elevada. O trem parte de uma altitude de 2 metros, no centro histórico de Santos, e chega à altitude de 75 metros, em Cajati.

O plano é que sob a linha sejam construídos parques lineares, ciclovias e estacionamentos para banhistas: a ferrovia seguirá paralela às praias.

Os trilhos já existentes no trajeto passarão por análise técnica e, quando possível, serão recuperados para reaproveitamento da malha ferroviária já existente. A reportagem do Estadão apurou que, em muitos trechos, especialmente na Baixada Santista, a antiga linha férrea foi ocupada irregularmente.



Em novembro de 2018, uma vistoria do Ministério Público Federal (MPF) constatou construções clandestinas e até plantações de banana sobre a linha férrea.

Trecho abandonado da antiga linha férrea em São Vicente, no litoral sul paulista. Foto: Valeria Goncalves/Estadão

Algumas estações que foram depredadas ou sofreram danos na estrutura devido ao abandono terão de ser reconstruídas ou substituídas por prédios novos.

O abandono levou a prefeitura de Mongaguá a solicitar à União a doação de 13 km de área pública ocupada pela linha férrea desativada na área urbana do município.

Prefeitos da região se mobilizam há anos pela reativação da ferrovia. Alberto Mourão (MDB), prefeito de Praia Grande, defendeu a utilização da linha para o transporte de passageiros e mercadorias até o Porto de Santos. Cerca de 50 mil pessoas se deslocam diariamente da cidade para Santos. “Nossa preocupação é com o estado de abandono que traz reflexos para o município”, diz.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/08/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

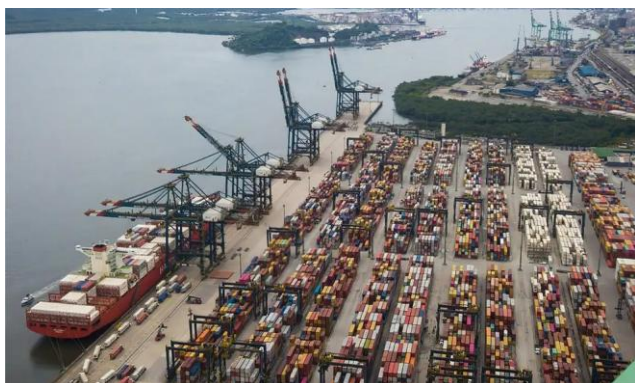
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 7,1 BILHÕES EM JULHO

No acumulado do ano, o superávit comercial foi de R\$ 49 bilhões, alta de 31,9%

Por Giordanna Neves, Valor — Brasília

A balança comercial registrou superávit de US\$ 7,1 bilhões em julho, o que representou uma alta de 1% em relação a um ano antes. O número foi divulgado nesta quinta-feira (6) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). No mesmo período do ano anterior, o saldo foi positivo em R\$ 7 bilhões.

As exportações somaram US\$ 34,1 bilhões em julho, aumento de 6,2%. Já as importações alcançaram US\$ 27 bilhões, avanço de 7,6%.



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

No acumulado do ano, o superávit alcançado já é de R\$ 49 bilhões, alta de 31,9%. As exportações somaram US\$ 218,6 bilhões, com elevação de 10,5%, e as importações alcançaram US\$ 169,5 bilhões, com aumento de 5,5%. A corrente de comércio — soma de exportações e importações — nos sete primeiros meses de 2026 teve ganho de 8,2%, para US\$ 388,1 bilhões.

EUA e outros destinos

As exportações brasileiras para China, um dos principais destinos dos produtos brasileiros, subiram 8,6% em julho, em relação ao mesmo mês do ano anterior. Já para os Estados Unidos, as exportações tiveram uma queda de 5% no mesmo período.

De acordo com o Mdic, as vendas totais para a Ásia subiram 11,5%. Na mesma base de comparação, as vendas para a América do Norte e para a América do Sul caíram 2,7% em cada, enquanto para a Europa tiveram alta de 2,8%.

Categorias

As exportações agropecuárias cresceram 9,3% em julho, em relação ao mesmo mês do ano anterior. No caso da indústria extrativa, houve crescimento de 10,8%, e, no da indústria de transformação, de 2,4%.

Pelo lado das importações, houve queda de 4,1% nas compras agropecuárias, aumento de 31,4% na indústria extrativa e avanço de 6,9% na indústria de transformação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2026

‘ENFERRUJADAS’, REFINARIAS DA VENEZUELA SÃO VELHARIAS DIFÍCEIS DE RESSUSCITAR

Após anos sem investimentos, poços de resíduos a céu aberto estão quase cheios e vazamentos deixam oleodutos e estações de válvulas escorrendo

Por Mircely Guanipa, Tibisay Romero e Deisy Buitrago — Reuters



Barcos de pesca ancorados na costa perto da refinaria de Cardón, parte do Complexo de Refino de Paraguaná, que já foi um dos principais polos produtores do setor de petróleo da Venezuela — Foto: Gaby Oraa/Reuters

O Centro de Refino Paraguaná, no oeste da Venezuela, já foi símbolo da riqueza petrolífera do país e de suas ambições de transformar as enormes reservas de petróleo locais em combustível e receita externa. O complexo, no Estado de Falcón, era capaz de produzir 955 mil

barris por dia. Hoje, usa uma pequena parte da capacidade de processamento, em declínio que se materializa há décadas, sem relação com os terremotos que assolaram o país em junho.

Nos meses anteriores aos tremores, a Reuters visitou a área em torno das refinarias de Amuay e Cardón, que integram o complexo Paraguaná, além de uma das duas outras refinarias operacionais na



Venezuela, e fez cerca de 50 entrevistas com funcionários, prestadores de serviço, moradores e especialistas.

Um trabalhador da refinaria de Amuay, cuja capacidade de processamento era de 645 mil barris diários, disse que as instalações parecem “feias e enferrujadas”. Os poços de resíduos a céu aberto estão quase cheios. Vazamentos deixam oleodutos e estações de válvulas escorrendo. Segundo funcionários, anos de falta de investimentos, falhas em equipamentos e escassez de peças fazem com que Paraguaná tenha dificuldades para produzir os combustíveis tão necessários ao país.

A reportagem constatou profunda deterioração e pouca manutenção nas três refinarias, o que salienta o tamanho dos desafios da Venezuela para recuperar a infraestrutura petrolífera em benefício dos cidadãos, mesmo depois de o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ter prometido US\$ 100 bilhões em investimentos de petrolíferas estrangeiras.

Apesar de as refinarias estarem entre os ativos mais importantes para os venezuelanos, também estão entre os mais dilapidados. Ainda assim, figuram entre os que têm menos chance de receber investimento estrangeiro no curto prazo, disseram executivos e analistas.

A necessidade de trabalhar na recuperação do país após os dois terremotos, que mataram mais de 5 mil pessoas e causaram destruição generalizada, complicou a perspectiva para as refinarias, segundo o analista venezuelano Oswaldo Felizzola, especializado no setor de petróleo e gás.

“Nesse momento, a prioridade claramente parece ser reconstruir o país e lidar com toda a devastação que os terremotos causaram”, disse. Segundo ele, qualquer investimento de grande porte no setor de refino deverá ser postergado para ao menos 2027, uma vez que o governo decidiu concentrar os esforços na produção de petróleo.

Restaurar integralmente a capacidade de refino exigiria no mínimo US\$ 20 bilhões, disse Felizzola, em estimativa corroborada por outros especialistas do setor entrevistados pela Reuters.

Depois que os EUA destituíram o presidente Nicolás Maduro em operação realizada em 3 de janeiro, algumas petrolíferas americanas e multinacionais manifestaram interesse na Venezuela. Porém, as empresas têm poucos incentivos para recuperar as refinarias locais, já que os EUA têm instalações de refino capazes de processar o difícil petróleo da Venezuela, pesado e de alto teor de enxofre.

A situação deixa o governo da presidente interina, Delcy Rodríguez, com pouca esperança de restaurar as refinarias locais com dinheiro estrangeiro ou das próprias unidades, que abastecem o mercado interno com combustíveis vendidos a valores muito abaixo do custo operacional - em razão de políticas públicas de longa data, aprofundadas nos governos socialistas.

As condições locais são péssimas. Na refinaria de Amuay, unidade de flexicoque, que antes transformava resíduos pesados de baixo valor em combustíveis de melhor qualidade e baixo teor de enxofre, está desativada e escurecida pela deterioração, segundo funcionários atuais e um engenheiro recém-aposentado.

O engenheiro disse que a unidade foi desmontada para o aproveitamento de peças, e que já não tem condições de ser recuperada. “Se precisávamos de uma bomba, procurávamos lá. Se precisávamos de um duto ou instrumento, também procurávamos por ali”, ressaltou.

As grandes petrolíferas continuam cautelosas em investir até nos segmentos mais atraentes, como a produção de petróleo e gás natural. A Exxon Mobil e a ConocoPhillips deixaram a Venezuela em 2007, depois que o então presidente Hugo Chávez expropriou seus projetos no país.

Muitas empresas estrangeiras assinaram memorandos de entendimento relacionados a projetos de exploração e produção, mas as conversas com o governo para os contratos definitivos avançam a passos lentos, mesmo após a reforma da legislação do setor de petróleo e gás.

“Restaurar integralmente a capacidade de refino exigiria no mínimo US\$ 20 bilhões”
— O. Felizzola

Perguntado sobre as refinarias venezuelanas, um porta-voz da Casa Branca disse que os EUA não estão envolvidos em sua reconstrução e destacou que as exportações de petróleo da Venezuela atingiram recentemente o maior patamar em sete anos.

Normas aprovadas em julho, com base na recente reforma da lei de hidrocarbonetos, criaram um sistema de licenciamento que permite às empresas privadas operarem refinarias - até então, domínio exclusivo da estatal PDVSA - e a venderem o combustível produzido. O modelo, contudo, não é atraente o suficiente para os investidores, segundo analistas, em parte porque também aplica um novo imposto, de até 5%, sobre a receita bruta das refinarias.

Apesar de possuir algumas das maiores reservas de petróleo do mundo, a PDVSA encontrou dificuldades ao longo dos últimos dez anos até para produzir combustível suficiente para atender à demanda interna, hoje em torno de 250 mil barris por dia.

O complexo de Paraguaná não recebeu grandes reparos neste ano, segundo trabalhadores e firmas que prestam serviços às refinarias, depois de a chinesa Jiazhan Shaelion reduzir suas operações no local. A empresa, uma das principais fornecedoras de serviços de refino para a PDVSA, está concluindo um projeto pendente, mas ainda não conseguiu chegar a acordo com a estatal para novo contrato, segundo um funcionário da Jiazhan Shaelion.

O governo Trump, ao renovar neste ano as licenças americanas concedidas a empresas estrangeiras interessadas em expandir ou retomar operações na Venezuela, excluiu firmas de países considerados adversários, como Rússia, China, Irã, Coreia do Norte e Cuba.

Representantes da PDVSA, do governo venezuelano e dos escritórios da Jiazhan Shaelion na Venezuela não responderam a pedidos para comentar o assunto.

Nas refinarias menores da PDVSA, de Puerto La Cruz, com capacidade nominal de 187 mil barris por dia, e de El Palito, de 146 mil barris por dia, fornecedoras locais vêm realizando, desde 2025, reparos constantes em uma unidade de craqueamento catalítico defeituosa e no sistema de abastecimento de energia das instalações, segundo cinco funcionários ouvidos pela Reuters.

O grande reparo mais recente em El Palito foi executado por empresas estatais iranianas até o início de 2024. Trabalhos posteriores para garantir eletricidade suficiente para que a refinaria opere de forma independente da rede elétrica não foram suficientes para lidar com a situação emergencial provocada pelos terremotos de junho. Houve falhas em uma importante linha de transmissão que abastecia a refinaria, provocando sua paralisação por cerca de duas semanas.

A refinaria voltou a operar em julho, mas será paralisada de novo nas próximas semanas para um grande trabalho de manutenção, que incluirá inspeções para avaliar os impactos dos terremotos.

Alguns projetos menores, de reparo anteriores, já haviam permitido às refinarias de El Palito e Amuay recuperarem, cada, cerca de 20 mil barris por dia de capacidade de processamento, disse o vice-presidente de Refino da PDVSA, Jovanny Martínez, em uma conferência em abril.

Os problemas na área de refino contrastam com o aumento da produção de petróleo. Desde janeiro, o controle americano sobre as receitas das vendas de petróleo permitiu uma recuperação da produção. As exportações aumentaram de menos de 800 mil para cerca de 1,2 milhão de barris por dia.

O setor de refino, contudo, tem recebido pouca atenção. “No atual ambiente político, o governo dos EUA estará interessado em ver que esse petróleo seja exportado”, disse Eric Smith, diretor associado do Instituto de Energia da Universidade Tulane.

Projetos maiores, como os de modernização das refinarias, receberão atenção apenas quando a Venezuela se tornar “estável” e tiver “capacidade creditícia”, acrescentou Smith.

Em junho, o secretário de Energia dos EUA, Chris Wright, disse a jornalistas que as refinarias americanas são capazes de processar o petróleo venezuelano. “Uma grande quantidade desse petróleo venezuelano está indo para refinarias americanas”, disse. “Quando essas refinarias foram construídas, a Venezuela era a maior exportadora de petróleo do mundo. Nossas refinarias estão ajustadas para usar esse petróleo venezuelano.”

Um dos principais obstáculos para reparar as refinarias é o baixo preço de venda da gasolina. As refinarias estatais da Venezuela abastecem os postos de combustível, também controlados pelo governo, a preços definidos pelo governo socialista, o que resulta em uma das gasolinas mais baratas do mundo.

A receita obtida com a venda de combustíveis no mercado interno poderia ser a tábua de salvação do governo de Delcy, mas apenas se ela tomar a decisão impopular de elevar os preços. É improvável que isso ocorra tão cedo, uma vez que as tensões sociais já alcançaram ponto de ebulição: muitos sentem que a resposta do governo aos terremotos foi inadequada. (Tradução de Mario Zamarian)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2026

COMO A FARIA LIMA RECEBEU A CHAPA DE FLÁVIO BOLSONARO

Candidato do PL anunciou na quarta-feira o deputado Alfredo Gaspar como vice

Por Maria Luíza Filgueiras e Talita Moreira — São Paulo



Na avenida Faria Lima , expectativa por algum ajuste fiscal no próximo governo — Foto: Valor

Desceu quadrado na Faria Lima, que anseia por candidatos da direita, o anúncio da chapa de Flávio Bolsonaro com Alfredo Gaspar. “Parece que o Flávio leu o mesmo livro que o pai dele no fim do mandato: Como Perder as Eleições”, resumiu o chefe de um grande banco. “Ele partiu da ideia de ter uma mulher como vice, em aliança partidária, para uma chapa com alguém pouco conhecido, envolto em acusação pesada, e de mesmo partido. Deu um mau humor geral no mercado.”

O que isso significa? “Minha leitura hoje é de um aumento de probabilidade para a reeleição do Lula, o que representa juros mais altos por mais tempo. Vamos chegar a 12%, no máximo, de queda. Vai vir alguma medida fiscal insuficiente e, quem sabe, se o Lula começa a ouvir o Dario, a gente pode sonhar com 8% na melhor das hipóteses”, emenda um banqueiro.

Dario Durigan, atual ministro da Fazenda, pode se manter na pasta numa eventual reeleição de Lula. No setor financeiro, tem aumentado a preocupação com novos problemas de crédito nas empresas, que comecem a se refletir na pessoa física, à medida que um enxugamento nas companhias em que o caixa está consumido por despesa financeira possa impactar a taxa de emprego.

Uma sinalização positiva de um novo governo Lula no sentido fiscal poderia criar um rali no mercado, avalia o setor. “Já se o Flávio for eleito, o rali seria imediato, para depois ver como ficaria equipe econômica e condução, com maior alta ou correção para baixo”, analisa esse banqueiro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2026

NAVIOS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL RESSURGEM COM SECA HISTÓRICA NO DANÚBIO

Embarcações pertenciam à frota alemã do Mar Negro e foram afundadas em setembro de 1944 durante a retirada das tropas nazistas da Romênia

Por Valor — São Paulo



Uma imagem feita por drone mostra pessoas nadando perto de um navio de guerra alemão afundado da Segunda Guerra Mundial, exposto devido aos baixos níveis do rio Danúbio causados pela seca e pelo calor extremo, em Prahovo, Sérvia, em 30 de julho de 2026 — Foto: REUTERS/Djordje Kojadinovic

A seca que atinge a Europa em meio à intensa onda de calor fez o nível do Danúbio, o segundo rio mais extenso do continente, cair tanto que os destroços de dezenas de navios de guerra alemães da Segunda Guerra Mundial voltaram a aparecer.

Perto de Prahovo, porto sérvio na fronteira com a Romênia, um casco enferrujado e um mastro quebrado emergiram no meio do rio, que atingiu mínimas históricas. Na mesma estrutura de ferro, antes tremulava uma bandeira do exército nazista de Adolf Hitler. As embarcações pertenciam à frota alemã do Mar Negro e foram afundadas em setembro de 1944 durante a retirada das tropas nazistas da Romênia, enquanto o exército vermelho da União Soviética avançava pelos Bálcãs.

Segundo estimativa de historiadores, até 200 navios foram afundados na região. Alguns foram retirados do leito do Danúbio pela antiga Iugoslávia comunista, mas a maioria permanece submersa, em parte porque ainda transportava armas e explosivos.

Com apoio financeiro da União Europeia, o governo da Sérvia tenta há anos remover esses destroços, mas a operação é considerada complexa devido ao risco representado pelas munições remanescentes.



Um homem caminha sobre os destroços de um navio de guerra alemão da Segunda Guerra Mundial, que emergiram devido à seca, em frente à usina hidrelétrica de Djerdap II, uma grande barragem no rio Danúbio, na fronteira entre Romênia e Sérvia, perto de Prahovo, na Sérvia, na terça-feira, 4 de agosto de 2026 — Foto: AP Photo/Darko Vojinovic

A seca, porém, tem ido muito além de relembrar acontecimentos históricos, uma vez que os níveis excepcionalmente baixos do Danúbio vêm dificultando a navegação em uma hidrovia que

atravessa dez países europeus e obrigando embarcações de maior porte a reduzir ou interromper viagens. Além disso, a escassez de água também pressiona o sistema elétrico da Europa Central e Oriental. Em algumas regiões, usinas chegaram perto de interromper as operações, e governos, como os da Hungria e Romênia, adotaram medidas para economizar energia em meio à intensa onda de calor.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

LUCRO DA PETROBRAS DOBRA COM GUERRA, E ESTATAL ANUNCIA R\$ 17,4 BILHÕES EM DIVIDENDOS

- Estatal registrou lucro de R\$ 52,4 bilhões no segundo trimestre de 2026
- Desempenho foi provocado por petróleo caro e recordes de produção pela companhia

Por Nicola Pamplona

Rio de Janeiro - No primeiro trimestre sob efeito da alta do petróleo após o início da guerra no Irã, a Petrobras registrou lucro líquido de R\$ 52,4 bilhões, quase o dobro do mesmo trimestre do ano anterior. Foi seu melhor resultado desde o segundo trimestre de 2022, em meio à guerra da Ucrânia.

Pelo desempenho, a Petrobras anunciou a distribuição de R\$ 17,4 bilhões em dividendos a seus acionistas. Acionista majoritário, o governo federal terá direito a R\$ 6,2 bilhões (incluindo fatias de bancos públicos e fundos de pensão).

Homem e mulher vestindo uniformes laranja com emblemas do Brasil e empresa, ele fala ao microfone e ela sorri segurando sua mão, fundo azul com texto parcialmente visível.



A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) em Betim (MG) - Douglas Magno/AFP

O resultado da Petrobras no trimestre foi puxado pela alta do petróleo e pelo recorde de produção de petróleo e gás. A cotação média Brent subiu 54,1% em relação ao mesmo trimestre do ano anterior, para US\$ 104 por barril. A produção aumentou 14%, para 3,34 milhões de barris de óleo equivalente por dia.

"Os recordes operacionais que alcançamos neste segundo trimestre nos levaram a um dos maiores resultados financeiros trimestrais da série histórica da Petrobras", celebrou, no balanço, o diretor Financeiro da companhia, Fernando Melgarejo.

Os resultados ficaram próximos aos esperados pelo mercado. Desconsiderando fatores extraordinários, o lucro teria sido de R\$ 55,7 bilhões, alta de 140% em relação ao mesmo trimestre do ano anterior.

A estatal segue em linha com outras grandes petroleiras que já divulgaram balanços do segundo trimestre. As americanas ExxonMobil e ConocoPhillips, por exemplo, dobraram seus lucros. As britânicas Shell e BP anunciaram crescimento de cerca de 130%.

A guerra começou no fim de fevereiro, com os primeiros ataques de Estados Unidos e Israel ao Irã. Em retaliação, o Irã fechou o estreito de Hormuz, por onde passava cerca de um quinto da produção mundial de petróleo. O barril disparou e chegou a valer quase US\$ 120.

Com petróleo mais caro e maior produção, a receita da Petrobras aumentou 42,3% no trimestre, para R\$ 169,5 bilhões. O Ebitda, indicador que mede a capacidade de gerar caixa, subiu 79,6%, para R\$ 93,8 bilhões.

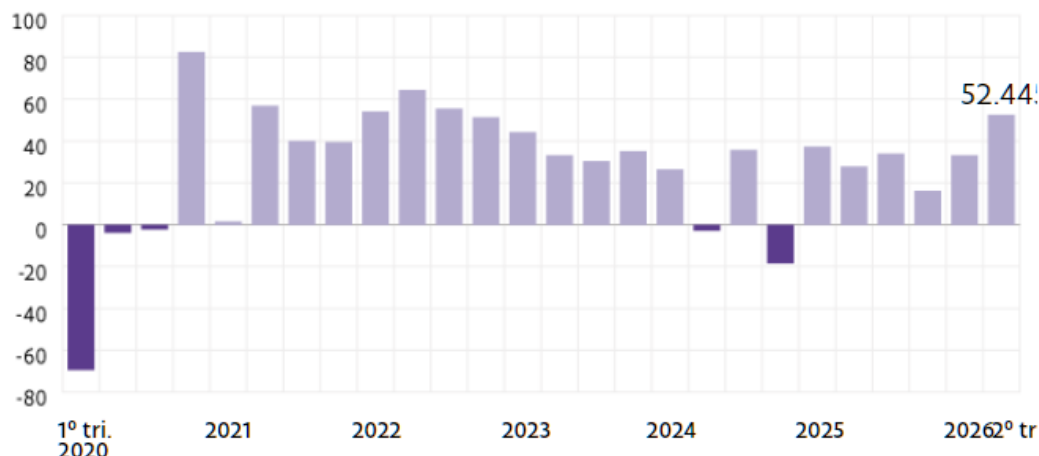
No trimestre, a Petrobras vendeu combustíveis com preço médio 23% superior ao registrado no mesmo período de 2025. A cesta média de produtos da empresa foi vendida a R\$ 578 por barril.

Ainda assim, a companhia operou com períodos de grande defasagem em relação às cotações internacionais, que dispararam após o início do conflito no Oriente Médio. Parte da perda, porém, foi compensada por programas de subvenção criados pelo governo.

No balanço divulgado nesta quarta-feira (6), a estatal calculou em R\$ 9,7 bilhões o valor que tem a receber em subvenções. No fim de julho, disse que já havia recebido R\$ 6 bilhões. O balanço não detalha quais os tipos de subvenção continuam em atraso.

A evolução do lucro da Petrobras nos últimos anos

Em R\$ milhões, ajustado pelo IPCA



Fonte: Elos Ayta, com dados Petrobras

Criado para bancar parte do subsídio ao diesel, o imposto temporário de exportação de petróleo custou à estatal R\$ 4,8 bilhões no segundo trimestre, sendo um dos fatores extraordinários que impactaram no resultado do período.

Outra estratégia para reduzir perdas foi substituir importações de combustíveis por produtos refinados no Brasil. No trimestre, a Petrobras bateu recorde de utilização de suas refinarias, superando a capacidade instalada dessas unidades.

Com isso, a produção interna de combustíveis pela empresa cresceu 11% em relação ao mesmo trimestre do ano anterior, para 1,9 milhão de barris por dia, enquanto suas importações caíram 68%, para 67 mil barris por dia.

No segundo trimestre de 2026, a Petrobras investiu US\$ 5,2 bilhões (R\$ 26 bilhões pelo câmbio médio do período), alta de 20% em relação ao mesmo período do ano anterior. Os gastos foram direcionados, principalmente, a grandes projetos do pré-sal.

A dívida líquida da companhia caiu 3,5% em relação ao primeiro trimestre do ano, para R\$ 312 bilhões.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 06/08/2026

MINISTÉRIO E FUNAI NÃO RESPONDEM SOBRE DRAGAGEM NO TAPAJÓS APESAR DE APELOS DE OUTRAS PASTAS

- Órgãos pedem recursos para ações contra El Niño, mas não se manifestam sobre dossiê de projeto no rio
- Lideranças indígenas se opõem a projeto e afirmam que não há urgência para obra, vista como de interesse do agronegócio

Por André Borges

Brasília - O Ministério dos Povos Indígenas e a Funai (Fundação Nacional dos Povos Indígenas) não responderam a um pedido do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) sobre a necessidade de se fazer a retirada urgente de sedimentos (dragagem) do rio Tapajós, no Pará, apesar de pedirem mais recursos para combater os efeitos que o El Niño pode causar neste ano nas terras indígenas da Amazônia.

Na semana passada, os dois órgãos solicitaram ao governo R\$ 185,4 milhões para enfrentar os efeitos climáticos sobre aldeias da região. A verba seria utilizada para combater a seca, incêndios florestais, insegurança alimentar, falta de água potável e isolamento de aldeias. Tudo atrelado, segundo a Funai e MPI, à urgência causada pelos efeitos do El Niño.

Já o dossiê do Dnit que detalha a intervenção no afluente, enviado em 1º de julho ao ministério e à Funai, segue sem nenhuma manifestação pelos órgãos indigenistas. O documento conta com estudos técnicos, pareceres, mapas, cronograma e a descrição dos sete trechos onde a retirada de sedimentos está prevista.

A intervenção no rio é defendida pelos ministérios de Portos e Aeroportos, dos Transportes, da Casa Civil e da Agricultura, em razão da seca extrema que ameaça o rio e a navegação nele, principalmente aquela feita pelos comboios de barcaças do agronegócio. Lideranças indígenas se posicionam contrariamente ao projeto.

A imagem mostra uma vista aérea de várias balsas flutuando em um rio. As balsas estão organizadas em fileiras, com algumas embarcações menores navegando nas proximidades. Ao fundo, é possível ver uma área de terra com vegetação e estruturas, possivelmente instalações portuárias ou industriais. O céu está claro e a água do rio reflete a luz do sol.



Barcas são usadas para o transporte de grãos no rio Tapajós, ancoradas em frente a Miritituba, no Pará - Lalo de Almeida - 3.jul.25/Folhapress

Para estas pastas, o projeto é visto como fundamental para reduzir os impactos da seca sobre a navegação no principal corredor de exportação de grãos do Arco Norte. Segundo o governo, se nada for feito, a interrupção da navegação colocaria em risco o transporte de 3,1 milhões a 5 milhões de toneladas de grãos, principalmente soja e milho. O prejuízo varia entre R\$ 510 milhões e R\$ 850 milhões.

A Folha questionou o ministério e a Funai sobre o assunto, por meio das assessorias de comunicação, desde o dia 29 de julho. Foram feitos quatro pedidos de posicionamento por email sobre o assunto, em diferentes dias, sem retorno.

O Ministério dos Povos Indígenas enviou em 24 de julho um primeiro pedido ao Ministério do Planejamento com a cifra de R\$ 65 milhões solicitada pela Funai para combater a efeitos do El Niño. Esse pedido foi devolvido, com a justificativa de falta de detalhes que justificassem o gasto extra.

No dia 31 de julho, então, a pasta enviou mais informações e solicitou mais R\$ 120 milhões, totalizando R\$ 185,4 milhões. O dinheiro, segundo o ministério e a Funai, deve ser usado para combater à seca, incêndios florestais, insegurança alimentar, falta de água potável e isolamento de aldeias.

O pedido chega a mencionar que 23,7% das terras indígenas do país já estavam, em maio, sofrendo com condição de seca moderada a extrema.

Segundo o Ministério dos Povos Indígenas e a Funai, o avanço do El Niño já provoca redução da disponibilidade de água e pode levar ao aumento de incêndios florestais, dificuldades de acesso às aldeias e problemas de abastecimento em diversas terras indígenas.

O pedido prevê investimentos específicos, inclusive na bacia do Tapajós, com a implantação de seis sistemas permanentes de abastecimento de água em aldeias da região, justamente para reduzir os impactos esperados da seca na região.

A ausência de posicionamento sobre a dragagem do Tapajós ocorre em meio à mobilização de lideranças indígenas contrárias à dragagem.

Em reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), em 23 de julho, que contou com a articulação dos órgãos federais indigenistas, representantes dos povos indígenas afirmaram que o nível do Tapajós seguia dentro da normalidade e que, se houvesse necessidade de intervenção, ela deveria ser feita em 2027.

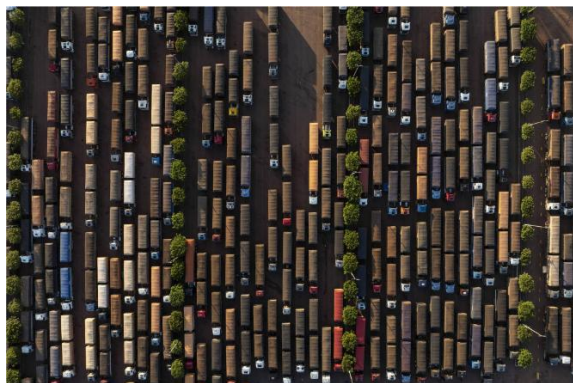
Um relatório técnico da Casa Civil com dados do Serviço Geológico do Brasil, ANA (Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico), Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e Marinha mostra que, em julho, o Tapajós apresentava nível dentro da faixa de normalidade histórica.

Por outro lado, o balanço alertava para o risco de uma estiagem mais severa entre setembro e dezembro, e defende a dragagem de manutenção.

Questionada pela Folha, a analista de políticas públicas do GT Infra - Infraestrutura e Justiça Socioambiental, Renata Utsunomiya, disse que o grupo não nega os impactos do El Niño sobre as comunidades indígenas, mas considera que eles não justificam a dragagem do canal de navegação.

"O El Niño já causa efeitos em relação às queimadas e à diminuição do nível freático, o que afeta os poços de água. No entanto, esses efeitos não justificam a dragagem do rio", disse.

A imagem mostra uma visão aérea de um grande estacionamento, onde estão dispostos muitos veículos, incluindo caminhões e carros. Os veículos estão organizados em fileiras longas e retas, com árvores plantadas entre as fileiras, proporcionando um contraste verde com os tons metálicos dos veículos. A disposição é simétrica e bem organizada, com uma variedade de cores visíveis nos veículos.



Caminhões carregados de soja estacionam em posto de gasolina no entroncamento da BR-163 com a rodovia Transamazônica, próximo a Miritituba, distrito de Itaituba, no Pará - Lalo de Almeida - 03.jul.25/Folhapress

As pastas de Portos, Transportes, Casa Civil e Agricultura, além do Dnit, foram procuradas pela reportagem, mas não se manifestaram até a publicação desta reportagem. A Abani (Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior), que reúne empresas do agro que defendem a dragagem, disse que defende a operação conforme a legislação vigente e com as decisões dos órgãos competentes.

Segundo a associação, a hidrovia é estratégica para o transporte de cargas, combustíveis, alimentos, medicamentos, insumos industriais e passageiros, sendo fundamental para a integração regional e para o desenvolvimento econômico e social.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 06/08/2026

AGÊNCIA NEGA RECURSO E LICITAÇÃO BILIONÁRIA DE TERMINAL PORTUÁRIO VAI PARA A JUSTIÇA

- TechnipFMC tentava reverter posicionamento da Antaq, que não confirmou sua vitória no certame
- Empresa já tem liminar no TRF-1; segunda colocada, Aliseo apresentou argumentos para desclassificar rival

Por Alex Sabino

São Paulo - A diretoria colegiada da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) negou nesta quarta-feira (6) o recurso apresentado pela TechnipFMC sobre a concessão de terminal portuário destinado a operações offshore da Petrobras.



A empresa argumenta que a não confirmação de sua vitória, com uma proposta de R\$ 3,2 bilhões, representaria a necessidade de a estatal cobrir R\$ 700 milhões em custos. Mas a segunda colocada, Aliseo, diz que a homologação da TechnipFMC como vencedora significaria um prejuízo bilionário.

Visão aérea de uma plataforma da Petrobras na Bacia de Campos, no Rio de Janeiro - Bruno Domingos-10.mai.21/Reuters

decisão.

A Antaq havia aprovado o resultado da licitação mas, diante dos argumentos da Aliseo, cancelou a

O caso também já foi judicializado e a TechnipFMC obteve liminar no TRF-1 (Tribunal Regional Federal da 1ª Região), que suspendeu, em liminar, o último acórdão da agência, recolocando a companhia como vencedora.

A resolução da Antaq encerra a última tentativa antes de fazer o caso seguir na Justiça. A agência confirmou o entendimento fixado em junho, baseado em reclamação da Aliseo: o aditivo que sustentava a operação da TechnipFMC em área do porto de Vitória foi assinado em descumprimento ao Código de Conduta vinculado ao contrato de concessão da Vports, a autoridade portuária da região. Isso, em teoria, impediria a companhia de participar da licitação.

No voto que rejeitou os embargos, o relator Wilson Pereira de Lima Filho não deu provimento às alegações da TechnipFMC de cerceamento de defesa e de incompetência da agência para anular o contrato.

A Petrobras, em parecer técnico de abril, atestou que a TechnipFMC cumpriu as exigências do edital, mas a Aliseo afirma que questionamentos técnicos e documentais que apresentou à estatal ainda não foram respondidos.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 06/08/2026

ANM COBRA R\$ 17,7 BI EM ROYALTIES DA VALE; MINERADORA DIZ QUE VALORES NÃO PROCEDEM

- Agência Nacional de Mineração dá dez dias para quitar, parcelar ou apresentar contestação
- Empresa diz que recolhe os valores; débito pode ir para dívida ativa e levar a cobrança judicial pela União

Por Maria Clara Matos

São Paulo - A Vale foi notificada pela ANM (Agência Nacional de Mineração) a pagar ou apresentar defesa por débitos que somam cerca de R\$ 17,7 bilhões em royalties pela exploração de recursos minerais. A notificação dá à empresa dez dias para quitar, parcelar ou contestar a cobrança. Se

nenhuma dessas medidas for adotada, a ANM poderá pedir ao governo que o valor seja registrado como dívida ativa, para incluir a mineradora como devedora no Cadastro Informativo de Créditos Não Quitados do Setor Público Federal e recorrer à Justiça para cobrar os valores.

A mineradora, contudo, afirma que recolhe regularmente os royalties e que as cobranças feitas pela agência reguladora não procedem.



Logotipo da mineradora Vale - Adriano Machado/Reuters

Segundo a companhia, as informações sobre o pagamento constam nas demonstrações financeiras consolidadas de 2025, além do formulário de referência para este ano, divulgado no fim de julho.

"A Vale acredita que as cobranças citadas não procedem e irá se manifestar oportunamente perante as autoridades competentes", disse Marcelo Feriozzi Bacci, vice-presidente de finanças e relações com investidores da multinacional, em

comunicado direcionado ao mercado.

Os valores são cobrados pela Superintendência de Arrecadação e Fiscalização de Receitas, braço da ANM responsável por fiscalizar o setor. No Brasil, as empresas que retiram minérios do subsolo —que pertence à União— precisam pagar tributos por isso, o chamado pagamento da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais, o CFEM.

A Folha consultou o Formulário de Referência de 2026, citado pela Vale no comunicado. O documento aponta R\$ 12,7 bilhões em valores envolvidos nas discussões sobre royalties da mineração e informa que a mineradora, suas controladas e empresas desinvestidas cujos passivos permanecem sob responsabilidade da companhia são partes em vários processos administrativos e judiciais que discutem questões como a dedução dos tributos, seguro e custos de transporte destacados em nota fiscal, "além da incidência da CFEM sobre pelotas e receitas das vendas feitas no exterior.

"A Companhia entende que essas cobranças são indevidas e se defende de acordo com os meios admitidos na legislação brasileira, tanto na esfera administrativa, como na judicial. Há decisões favoráveis e desfavoráveis, pendentes de trânsito em julgado", diz a Vale.

De acordo com a mineradora, os processos decorrem de cobranças promovidas pelo antigo Departamento Nacional de Produção Mineral, o DNPM, que hoje é a ANM. Ainda segundo a empresa, as principais discussões envolvem a dedução dos tributos, seguro e custos de transporte destacados em nota fiscal, além da incidência da CFEM sobre receitas das vendas realizadas pelas controladas da Vale no exterior.

"No ano de 2013, as empresas quitaram valores relacionados ao transporte não destacado em nota e não decaídos, tendo sido considerado o prazo decadencial de cinco anos", afirma a Vale.

O antigo DNPM defendia que o prazo aplicável às cobranças seria de 20 anos, enquanto as empresas argumentavam que o prazo decadencial aplicável seria de cinco.

Em 2015, a AGU (Advocacia Geral da União) emitiu parecer jurídico concluindo que as cobranças de CFEM estão sujeitas ao limite de dez anos.

"Em 2016, foi realizada a quitação complementar dos valores de transporte não destacados em nota e não decaídos, desta vez considerado o prazo decadencial de dez anos", continua a mineradora no formulário de referência anual para 2026. "A ANM efetuou a revisão das cobranças quanto à dedução de valores decaídos, de acordo com o parecer da AGU, e a alocação de pagamentos complementares

efetuados pela Companhia com relação aos custos de transporte que não haviam sido destacados em nota. Foi apresentada manifestação quanto aos valores indicados pela ANM."

No despacho apresentado pela Superintendência de Arrecadação e Fiscalização de Receitas, publicado no DOU (Diário Oficial da União) da última quarta-feira (5), não há menção às datas de cobrança. Os processos são relativos a dois estados, Minas Gerais e Pará.

Há cerca de uma semana, a empresa compartilhou os resultados do segundo trimestre deste ano. O lucro registrado foi de R\$ 6,8 bilhões, uma queda de 43% em relação ao mesmo período de 2025.

Os números teriam sido impactados, segundo a mineradora, por alta nos custos e pela variação cambial. Também segundo a companhia, o resultado do trimestre foi impactado por aumento de custos, principalmente de combustível de navegação, que acompanhou a disparada da cotação internacional do petróleo após o início da guerra no Irã.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 06/08/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MUDANÇA NA ARMAZENAGEM DE COMBUSTÍVEIS PREJUDICA OPERADORES INDEPENDENTES, ALERTA ABTL

Da Redação Portos e logística 06/08/2026 - 20:31



Para associação, proposta em discussão na ANP que permite às refinarias alugarem tanques ociosos para armazenamento de derivados de petróleo de terceiros ameaça infraestrutura logística e livre concorrência do Brasil

Uma proposta que permite às refinarias alugarem seus tanques industriais ociosos para armazenar derivados de petróleo de terceiros colocou em lados opostos os segmentos do refino e dos operadores logísticos independentes. Entidades setoriais alertam que, ao flexibilizar o uso dessas estruturas, a medida gera uma concorrência desleal frente aos terminais

independentes. A mudança nas regras de armazenamento de combustíveis no Brasil foi apresentada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) em audiência pública realizada no final de julho.

A Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL) alerta que essa medida tem potencial para travar a expansão do setor. A avaliação é que permitir que refinarias utilizem suas infraestruturas para fins concorrenciais, sem as mesmas obrigações e custos, compromete a isonomia regulatória e desestimula novos investimentos privados em infraestrutura logística.

O argumento é que as refinarias operam com tanques cujos custos de construção já foram amortizados ao longo de décadas e operam sob critérios de construção e operação historicamente distintos daqueles hoje exigidos para os terminais de líquidos. Já os terminais logísticos independentes precisam investir bilhões de reais para construir novas bases do zero, atendendo a rigorosos padrões regulatórios, ambientais e de segurança, seguindo regras rígidas de mercado que proíbem essas empresas de comercializar o combustível que transportam.

Há o temor de que, se a proposta da ANP for aprovada como está, as refinarias poderão oferecer preços artificialmente mais baixos de armazenamento por não terem o mesmo custo de investimento

dos operadores dedicados. Segundo a ABTL, estimativas do setor indicam que essa distorção pode causar impactos negativos bilionários, desestimulando a construção de novos terminais logísticos na próxima década.

O presidente da ABTL, Carlos Kopittke, chama atenção que, se essas mudanças forem implementadas, os investidores privados devem afastar o capital do país, travando a modernização e a expansão da malha logística de combustíveis. “Um sistema de abastecimento dependente de estruturas antigas e concentradas nas mãos de poucos produtores perde eficiência e pode encarecer o custo do transporte e afetar o bolso do consumidor final”, alertou Kopittke.

A associação também tem receio quanto à fragilidade da fiscalização proposta pela agência. O assessor jurídico da ABTL, Daniel Batista, acrescentou que a minuta da nova regra sugere que uma simples separação de contas e relatórios contábeis bastaria para evitar que as refinarias cruzassem subsídios ou favorecessem parceiros. “No nosso entendimento, as refinarias deveriam ser obrigadas a separar fisicamente e criar empresas de logística totalmente independentes de sua atividade industrial, para garantir a neutralidade”, analisou o advogado, que é especialista em Direito Econômico e Regulatório.

Batista ressaltou que o Brasil não pode prescindir de investimentos robustos em logística de combustíveis. “Se a regulação sinalizar que infraestruturas industriais amortizadas podem, a qualquer momento e com baixos entraves, atuar como terminais de aluguel, o incentivo para a construção de novas bases logísticas independentes será sensivelmente afetado”, apontou o especialista.

O setor aguarda a consolidação final do texto por parte da diretoria da ANP. O pleito do mercado, de acordo com a ABTL, é que o regulador preserve a segurança jurídica e evite criar barreiras de entrada que penalizem quem investiu no desenvolvimento da infraestrutura nacional.

Mercado em alta

O mercado brasileiro de combustíveis vive um período de forte expansão em 2026, impulsionado pelo crescimento econômico, recordes consecutivos na produção nacional de petróleo e avanços significativos no setor de biocombustíveis. Um dos destaques dessa transformação é o etanol de milho, que se tornou um pilar estratégico da matriz energética do país.

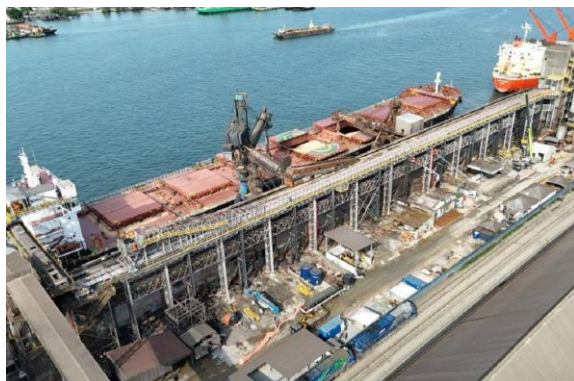
Nos últimos meses, o consumo e a produção de combustíveis no Brasil atingiram patamares históricos. Segundo dados da ANP, o mercado brasileiro movimentou 138,4 bilhões de litros em 2025. A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) projetou uma expansão contínua na demanda por combustíveis líquidos de 1,7% em 2025 e de 1,9% para 2026.

O etanol de milho vive uma das maiores trajetórias de crescimento do agronegócio global, na medida em que resolve a sazonalidade — gargalo histórico do setor sucroenergético tradicional. Enquanto a cana-de-açúcar depende do período de colheita, as usinas de milho podem operar de forma contínua durante os 365 dias do ano. Consultorias especializadas como a Datagro e a Unem estimam que o volume salte para até 13,2 bilhões de litros, o que representará cerca de um terço de todo o etanol produzido no Brasil.

Para a ABTL, o avanço do mercado de combustíveis e a consolidação do etanol de milho como vetor de crescimento tornam ainda mais estratégica a ampliação da infraestrutura logística do país. A leitura é que, em um cenário de demanda crescente, garantir segurança regulatória, previsibilidade e condições isonômicas de competição será determinante para atrair novos investimentos, ampliar a capacidade de armazenagem e assegurar que a expansão da produção seja acompanhada por uma logística capaz de sustentar o abastecimento nacional com eficiência e competitividade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/08/2026

CLI INICIA OPERAÇÕES DE NOVO SHIPLOADER NO PORTO DE SANTOS
Da Redação Portos e logística 06/08/2026 - 20:00



Novo equipamento amplia capacidade de carregamento de 6.500 para 7.500 tonelada/hora e integra plano de modernização que aportará R\$ 800 milhões até 2028

A CLI (Corredor Logística e Infraestrutura) iniciou a operação de seu novo shiploader, que integra uma nova etapa do projeto de modernização do terminal de grãos da CLI Sul, no Porto de Santos (SP). O investimento integra um plano de R\$ 800 milhões em modernização até 2028, que abrange novas tecnologias, operações mais rápidas e ambientalmente responsáveis.

Com o equipamento, a taxa de carregamento passa de 6.500 para 7.500 toneladas por hora, representando um incremento de 15% na capacidade total (grãos + açúcar). No caso específico dos grãos, o aumento chega próximo a 30%. A empresa avalia que, com mais velocidade, precisão e segurança, o novo shiploader reforça a competitividade logística da CLI e contribui para elevar o padrão de desempenho do Porto de Santos.

Entre as entregas previstas está a construção de um novo armazém e parque de moegas rodoviárias com capacidade para receber 750 caminhões por dia e 100 mil toneladas de grãos e/ou açúcar. A empresa projeta um aumento de 25% da capacidade de escoamento, passando de 16 milhões para 20 milhões.

Também está no escopo um novo sistema de esteiras transportadoras e shiploader com tecnologia de redução de partículas suspensas e menor consumo de água e energia. No primeiro semestre deste ano, a CLI implantou um Centro de Controle Operacional e Apoio (CCOA), reunindo equipes em ambiente de automação avançada que ampliaram a capacidade de resposta em tempo real.

A empresa atende tradings e está presente nos portos de Itaqui (MA) e Santos (SP), conectando regiões produtoras do Brasil a esses corredores de exportação, com serviços de recepção, armazenagem e embarque de grãos e açúcar.

O grupo destacou que, em 2025, a CLI Sul respondeu por 25% de todo o açúcar elevado no Brasil, enquanto a CLI Norte foi responsável por 28% do recorde de movimentação do Tegram (MA). Para a CLI, que atua como operador independente de terminais, esses números mostram a relevância da companhia no escoamento da produção agrícola nacional e sua flexibilidade em atender às demandas do agronegócio responsável.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/08/2026

INACE REFORÇA EXPERIÊNCIA NOS MERCADOS NAVAL, OFFSHORE E DE DEFESA DURANTE A NAVALSHORE

Da Redação Especial Navalshore 06/08/2026 - 19:18



O Estaleiro Inace (CE) participará da 20ª edição da Navalshore, que será realizada nos dias 18, 19 e 20 de agosto de 2026, na Expo Rio, no Rio de Janeiro (RJ). Com estande próprio no evento, a empresa pretende reafirmar seu compromisso com o desenvolvimento da indústria naval brasileira e apresentará ao mercado sua capacidade para atender às novas demandas dos segmentos naval, offshore e de defesa.

Com mais de cinco décadas de atuação, a Inace tem em seu portfólio projetos reconhecidos internacionalmente,

desde a construção de embarcações de lazer de alto padrão, até a construção de embarcações militares e de segurança pública, incluindo navios-patrolha e embarcações destinadas à Marinha do Brasil e à Polícia Federal.

O estaleiro também possui conhecimento na construção de embarcações de trabalho, com experiência em projetos como empurradores, rebocadores e embarcações de apoio offshore. A aposta da Inace está na capacidade técnica e industrial para desenvolver soluções destinadas a diferentes perfis operacionais, atendendo a rigorosos requisitos de desempenho, segurança, qualidade e confiabilidade.

Para a empresa, a participação na Navalshore representa uma oportunidade para apresentar ao mercado toda a experiência acumulada, bem como a infraestrutura e a capacidade industrial disponíveis no estaleiro. A Inace informou que busca ampliar sua presença nos segmentos de construção, modernização e reparo naval, especialmente nos mercados de óleo e gás, apoio offshore, defesa e embarcações de trabalho, mantendo também seu consolidado posicionamento no segmento náutico.

A presença no evento também integra o movimento de fortalecimento da atuação comercial da Inace e de aproximação com armadores, operadores, EPCistas, empresas de petróleo e gás e demais agentes estratégicos da indústria. Nesse processo, a Inace conta com a FIDE como parceira no desenvolvimento de negócios e na identificação de novas oportunidades nos mercados naval e offshore.

O objetivo é ampliar a participação do estaleiro em projetos relevantes e consolidar a Inace como uma das principais alternativas brasileiras para a construção, modernização e reparo de embarcações. A Inace avalia que chega à Navalshore preparada para ampliar sua participação no atual ciclo de desenvolvimento da indústria marítima brasileira, combinando tradição, experiência e capacidade industrial.

“Nossa presença na Navalshore será uma oportunidade para reforçar a tradição, a capacidade técnica e o histórico de realizações da Inace. Queremos mostrar ao mercado que o estaleiro reúne infraestrutura, experiência e conhecimento para participar dos novos projetos nos segmentos naval, offshore, de defesa e de embarcações de trabalho”, destacou a empresa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/08/2026

TECON 10: GESNER E CARDOZO DIVERGEM SOBRE CONCENTRAÇÃO E INTERFERÊNCIA EM REGRAS DO LEILÃO

Por Danilo Oliveira Portos e logística 06/08/2026 - 19:01



Em evento em Brasília, economista apontou ingerência sobre Antaq e risco de concentração acima de 80%, em diferentes cenários com incumbentes. Jurista defendeu leilão aberto e com compromisso de desinvestimento pelos atuais operadores

Um debate no centro do poder, na última quarta-feira (5), discutiu a concentração do mercado de contêineres em Santos (SP), a depender das regras que serão definidas para o leilão do Tecon 10. O economista Gesner Oliveira, a favor do modelo bifásico e com restrições, criticou a posição da Casa Civil de alterar a modelagem

originalmente proposta pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e apontou interferência do Executivo em uma discussão técnica. O jurista José Eduardo Cardozo defendeu um modelo mais aberto e com previsão de desinvestimento, como recomendado pelo governo, a fim de permitir ampla participação na disputa, sem ampliar a concentração do mercado.

Gesner citou cálculos em diferentes cenários que demonstraram, que se houver a participação dos atuais incumbentes (BTP, DP World Santos e Santos Brasil), mesmo com previsão de desinvestimento, o mercado de terminais portuários em Santos ficaria com uma concentração na faixa de 80%, acima dos 75% que é o patamar internacional estabelecido pelo guia de concentração horizontal. Para o consultor, esse alto grau de concentração, que já é uma realidade no complexo santista, não faz sentido, além de ser um aspecto analisado pelos investidores.

“É absolutamente inaceitável isso do ponto de vista da melhor doutrina e da melhor prática. A única forma de se cair abaixo dos 75%, é estabelecendo um novo entrante. O edital que a Antaq preparou procura estimular isso de uma maneira absolutamente transparente”, afirmou Gesner no painel sobre o Tecon Santos do evento ‘CNN Talks: Quando as Regras Mudam’, realizado em Brasília. Ele avalia que não há risco de que o desenho que impede a participação efetiva dos atuais operadores do leilão reduza a eficiência do terminal posteriormente.

Cardozo é a favor que os incumbentes participem, desde que assumam o compromisso prévio à licitação de abrir mão da operação que já possuem em Santos, na hipótese de se sagrarem vencedores, afastando a concentração excessiva e o abuso de poder econômico. “Se isto for feito, temos todos os que estão capacitados, os que já operam e os que não operam, podendo disputar a melhor proposta para o país e sem o risco de concentração econômica. Esta me parece a melhor equação que não leva a disputas, a discussões, nem a uma localização direcional de um universo pequeno de empresas que podem ganhar a licitação”, sugeriu.

Ao comentar a interferência de órgãos que não são especializados, Gesner apontou erros na nota técnica da Casa Civil, a qual classificou como ‘anômala’ e geradora de insegurança jurídica. Segundo o consultor, a restrição proposta no documento é um critério regulatório adotado em outros países e que não é novidade em leilões de segmentos como saneamento e telecomunicações. “A Antaq não inventou nada. Ela está fazendo o que é tecnicamente razoável, que é tecnicamente utilizado no mundo e no Brasil”, comentou Gesner, que já presidiu o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e a Sabesp (Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo).

A lei da defesa da concorrência 12.529/2011 introduziu a análise prévia dos atos de concentração, que prevê o afastamento da participação quando houver alta concentração, como ocorre hoje na operação de contêineres no principal porto do Brasil. “Por que eu quero trazer novos entrantes? Por que a concorrência não se restringe àquele momento do leilão? A concorrência pelo edital é importante, mas é a concorrência no mercado que é fundamental. É um mercado de longo prazo. Essa oportunidade de participação vai dar a oportunidade e o incentivo para o investimento, para o aumento da eficiência e para modernização”, analisou Gesner.

Gesner comparou que, em Antuérpia, na Bélgica, a concorrência interporto e o grau de integração com o restante do continente é muito maior do que no Brasil, o que afasta riscos de abuso de poder econômico. Ele questionou a nota técnica da Casa Civil, que menciona que o leilão aberto, com previsão de desinvestimento, deverá provocar redução do índice de concentração. Ele avalia que o cálculo foi feito de forma errada e que, em todas as hipóteses de desinvestimento simuladas por seu grupo de estudos, a concentração ficou acima de 80%.

O consultor enfatizou que a interferência do poder executivo nesse tipo de decisão causa insegurança jurídica. O caminho comum, quando há discordância da decisão tomada pela agência reguladora, é recorrer ao judiciário. “Se vou fazer um investimento de 50 a 70 anos num determinado país, qual é o critério? A regra estabelecida no guia de concentração horizontal ou o humor do ministro ou do presidente? Isso claramente fere a segurança jurídica”, criticou Gesner.

Para Cardozo, se um dos armadores vencer o leilão do Tecon Santos 10, não haverá verticalização se a empresa for obrigada a abrir mão da posição anterior. “Cada subsistema encontra a solução que é melhor para si. Se o setor de Telecom tem uma realidade, outro tem outra. Se a Índia tem outra, o Brasil tem que unir a sua realidade. Não vejo problema de concentração quando aquele que ganha abre mão do que tem. Vai concentrar o quê? Se ele desconcentrou, não vejo lógica. O Cade costuma



fazer esses compromissos para viabilizar fusões em que você abre mão para poder adquirir. Qual a diferença? Nenhuma", indagou.

Cardozo, que foi ministro da Justiça e da Advocacia Geral da União (AGU), entende que quem dá a palavra final sobre questões jurídicas no governo federal é a Casa Civil. "A Casa Civil é a voz da presidência da República. Não estou discutindo os aspectos técnicos de autonomia da agência. É questão jurídica. Se afastar os incumbentes diante desta alternativa de que eles podem abrir mão das posições, isto qualifica uma condução da licitação, uma ofensa ao princípio da probidade administrativa porque se está direcionando a licitação para alguns players", analisou.

Ele considera que um eventual erro material na nota da Casa Civil não fere a essência do raciocínio jurídico. "Esses players terão certamente interesse em que os outros que já operam — mesmo abrindo mão da sua concentração — não participem. Porque se está fechando o mercado. É preciso abrir o interesse público. Tem que ter a maior competição possível. Não pode ter concentração. Tem que fazer como o Cade faz", recomendou o jurista.

Cardozo ressaltou que cada empresa interessada fará a opção sobre disputar e precisar abrir mão da operação em caso de vitória. "Não consigo ver, do ponto de vista jurídico, a dificuldade de uma solução como essa. Porque se fica garantido que não ocorrerá [concentração], porque quem ganha abre mão do que tem, qual o problema? Não vejo lógica alguma nisso, pelo princípio da razoabilidade, pelo princípio da competitividade. A não ser reduzir o espectro para que alguns players que querem entrar no mercado e temem a concorrência que é saudável tenham suas 'cartas marcadas' na vitória", apontou.

Gesner entende que a agência reguladora deveria ter autonomia para estabelecer as regras e contribuir com a segurança jurídica, sem a interferência política. Ele considera que a Antaq deve seguir normas técnicas estabelecidas e tem competência para estabelecer as regras do leilão. "Ou esse tipo de autonomia que está na lei das agências reguladoras é mantido ou não teremos segurança para investimento no país. Há uma série de aperfeiçoamentos que podem ser feitos nas agências", salientou.

Cardozo reforçou que a Antaq deve se limitar a suas competências legais, e que não é competência legal da agência fazer definições que competem à presidência da República. "Dentro da lei, eu diria, o presidente fixa orientação. Vamos debater se está certo ou errado, mas o humor dele é democrático porque foi eleito. Então eu gosto mais do humor democrático, do humor de técnicos que por vezes tem a ver mais com o mercado e com os interesses dele", acrescentou.

"Os diretores da agência não têm humor também? Ah, tem humor. E que humor! Por vezes um grande humor. A diferença é que o humor de um foi eleito pelo povo e dos outros não. E, às vezes, permanecem de governos anteriores. Não falo deste governo, falo de todos. Há alguns casos de agências que foram capturadas pelos setores do mercado. Nós sabemos disso. Isto é voz comum, é voz corrente, é constatada. Só que um foi eleito e a voz do eleito é que tem o direito de dizer como é que a política do governo se coloca, apesar do aconselhamento técnico que é feito", concluiu Cardozo.

Cardozo argumentou que o Executivo é quem define a autonomia da agência reguladora, que não tem competência para definir as diretrizes dos editais. "Quem faz é o chefe do executivo. Mude-se a lei, mude-se o sistema, mas até lá vale o que está posto. A agência reguladora é membro do poder executivo. Ela não é independente, é uma autarquia especial — como é o Cade — e que não cabe recurso sim às competências dela", pontuou.

Para o jurista, onde há a possibilidade de discricionária de decisão, há decisão política. "Nós não sabemos o quanto as empresas se mobilizam para nomear diretores das agências. Por quê? Eu não ensino aí de captura, está nos estudos acadêmicos que falam da captura das agências por setores do mercado. Não estou falando do caso A, B ou C, está nos estudos", comentou Cardozo.

"Não há nenhum tipo de problema moral. Houve uma insinuação de que os participantes da agência teriam outros interesses. Não há nenhuma evidência nesse sentido. O mais importante é essa

autonomia. A agência reguladora tem que ter excelência técnica, tem que ter independência, tem que ter autonomia. Precisamos aprofundar e melhorar estas características das agências para tornar o investimento mais previsível, para tornar os critérios de decisão mais técnicos e menos políticos", rebateu Gesner.

O consultor avalia que o recurso ao judiciário é um direito, mas que há uma necessidade de agilidade que esbarra no tempo burocrático, que difere do tempo econômico. "Temos uma meta de inflação, precisamos segui-la. Temos um patamar de concentração que é considerado um patamar acima do qual há um grande risco de cartelização. No setor de terminais portuários, estamos mais de 80%. Em qualquer cenário, ainda que com desinvestimento, estaremos acima de 80%. É preciso seguir esse patamar para dar um recado claro aqui de que há regras e que elas são seguidas. Isso dá previsibilidade e segurança jurídica", disse Gesner.

Cardozo ponderou que existe consenso de que o Porto de Santos carece de uma solução rápida que permita o destravamento desse projeto que é importante para a economia do país e para a redução do Custo Brasil. Ele acredita que a melhor licitação possível será a que encontrar a melhor alternativa para o interesse público, dando igualdade de oportunidade a todos aqueles que têm condições perante a lei de desenvolver a atividade. "Dependendo da forma que se for colocada nesta licitação, não é que não haverá acatamento, haverá judicialização. Se aqueles que podem participar forem afastados, é óbvio que vão à justiça e vão, a meu ver, ganhar", concluiu Cardozo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/08/2026

ARTIGO - ECONOMIA, GEOPOLÍTICA E PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

Por Adilson Luiz Gonçalves Opinião 05/08/2026 - 22:44



É raro encontrar colunistas que não permeiem seus comentários com influências ideológicas, ou seja, segundo suas crenças, às vezes defendendo o indefensável.

Ainda bem que há os que buscam fazer análises pragmáticas, competentes e, principalmente, com conhecimento de causa. Emanuel Pessoa, advogado, negociador e diplomata corporativo, é um deles. Seus comentários aliam considerações técnicas objetivas, acessíveis e, de certa forma, corajosas, na medida em que se contrapõem ao "senso comum" do setor,

correndo o risco de ser "cancelado" a qualquer momento, por conta disso.

Ele trabalhou em Pequim junto à Escola de Relações Internacionais do Governo Chinês, lecionando Economia e Relações Internacionais para a próxima geração de diplomatas da China, como explica seu portal na internet.

Recentemente, numa participação em programa radiofônico de notícias, ele falou sobre perspectivas das exportações brasileiras. Especificamente sobre a China, nosso atual principal parceiro econômico, ele comentou sobre as exportações do agronegócio para aquele país.

Sobre soja, ele falou do equívoco de quem afirma que os chineses consomem muita soja. Afirmou que a soja é majoritariamente utilizada como ração para porcos, que são a proteína animal mais consumida por lá.

Também disse que, tanto na China como nos EUA, tem ocorrido redução do consumo de proteína vegetal, que vem sendo progressivamente substituída pelo de proteína animal.

Além disso, o crescimento da produção de soja na China tende a aumentar de tal monta que, no futuro, as importações tendem a ser substancialmente reduzidas.



Nesse contexto, ele sugere que o Brasil precisa buscar novos mercados desde já e aponta os que serão potências econômicas com esse potencial. Entre eles estão a Índia, a Indonésia e o Egito.

Essa tendência pode colocar o agronegócio, “carro-chefe” das exportações brasileiras, em situação de risco, que também pode comprometer a economia do Brasil.

Para atenuar esse risco, Emanuel Pessoa destacou a importância da reindustrialização do país. Criticou as atitudes de governos que tornaram a produção nacional tão cara e cheia de restrições à sua expansão e diversificação, que as importações de produtos manufaturados passaram a ser mais atrativas.

O curioso é que exportamos grãos vegetais e minerais, commodities de baixo valor agregado, para importarmos produtos industrializados, inclusive de alta tecnologia, feitos a partir deles.

A Reforma Tributária pode simplificar a arrecadação de tributos, mas não necessariamente reduzirá os custos de produção. Há quem diga que a carga tributária tende a aumentar. Além disso, a forma como está prevista a centralização de sua distribuição do ISS prejudicará sensivelmente a sustentabilidade de municípios, sem compensações pela potencial perda de receita. Nesse cenário, a alternativa é diversificar a economia regional.

Há muito tempo defendo a implantação de atividades de porto-indústria nas proximidades do Porto de Santos, sob forma de Zonas de Processamento de Exportação. Foi o que a China fez, a partir do final da década de 1970. Isso vale para todas as cidades portuárias do país!

O regime de ZPE, aliado à redução de custos logísticos, tende a melhorar a competitividade das exportações da produção industrial do Brasil. Mas que produção industrial?

O ideal, até em nome do desenvolvimento do país, é que essa produção seja de alta tecnologia, alto valor agregado e baixo impacto ambiental, fomentando a pesquisa científica em relação aos nossos recursos naturais. O Brasil dispõe de inteligência para isso, tanto é que há especialistas brasileiros atuando em vários países, que lhe proporcionam condições ideais para o desenvolvimento de seus estudos.

Mesmo internamente, o agronegócio e as indústrias aeronáutica e militar são exemplos da excelência de brasileiros no que se refere a tecnologias de ponta e inovadoras.

E, por falar em estudos, também é fundamental que a qualidade da educação, desde o Ensino Fundamental, seja incrementada, incentivando o mérito.
Inovação!

A China evoluiu economicamente a partir da exigência de transferência de tecnologia para quem tivesse interesse em usufruir das vantagens de suas Zonas Econômicas Especiais, e investimento na formação de chineses nas melhores universidades do mundo, que hoje atuam na produção de patentes.

É verdade que o regime chinês é centralizador, um regime comunista que entendeu que a economia não é uma vilã, mas um instrumento que contribui significativamente para a estabilidade social do país. O pragmatismo econômico chinês, iniciado nos tempos de Deng Xiaoping, superou o comunismo de cartilha dos tempos de Mao Tsé-Tung.

O modelo chinês, fortemente subsidiado pelo governo central, torna seus produtos altamente competitivos, a ponto do governo brasileiro ter aumentado as alíquotas do Imposto de Importação dos produtos importados daquele país.

Porém, a dependência das exportações para a China, ainda mais em tempos de “tarifaço” dos EUA, coloca o Brasil numa posição desfavorável, tanto no contexto comercial como no geopolítico.

A China pode ser um exemplo no âmbito econômico, mas quem defende o modelo de governo chinês talvez esteja mais interessado no poder hegemônico do que no planejamento estratégico de Estado. Entretanto, considerando seus pleitos sociais, jamais se enquadrariam no sistema de trabalho chinês.

Além disso, houve uma sensível mudança no “colonialismo ideológico” dos tempos da Guerra Fria. Em vez de incentivar conflitos internos para vender armas e promover dependência das “metrópoles” (EUA e URSS), a China optou por incrementar sua economia interna e exportar seus produtos de forma competitiva.

Quando encontra restrições tributárias ou identifica oportunidades de investimentos de seu interesse, ela negocia a implantação de suas indústrias e equipamentos logísticos nos países.

Estrategicamente, esses investimentos ocorrem em países que não têm profissionais suficientes, em quantidade e competência, para ocupar as funções construtivas e operacionais desses ativos. Assim, além dos equipamentos, profissionais chineses também são “exportados”.

A “Nova Rota da Seda” faz parte desse processo, e o Brasil está nesse plano. No entanto, não parece que a China esteja interessada em expandir o comunismo pelo mundo, conquistando “corações e mentes”. Eles não querem mais comunistas, só mais consumistas.

Lá, e onde quer que implantem seus projetos logísticos e produtivos, seu principal interesse é manter a estabilidade interna. É uma maneira de manter sua estrutura de poder para além da opressão violenta e indigência estratégica que caracteriza ditaduras, sobretudo de países de mesma ideologia no hemisfério sul, mas também na Ásia.

Sempre preocupa que alguns entendam que uma ditadura, qualquer que seja a linha ideológica, é o meio para alcançar resultados mais rápidos, sem os questionamentos que regimes democráticos disponibilizam. Em verdade, esse modelo serve basicamente para manter o poder pela violência psicológica de doutrinação e pela perseguição, reeducação ou silenciamento de opositores.

As Coreias são um exemplo de dois modelos em que os resultados são totalmente diferentes. De um lado, uma ditadura extremamente opressora, economicamente dependente, que idolatra seu líder; do outro, uma democracia com todos os defeitos e virtudes desse regime, mas com resultados socioeconômicos que são referência de excelência no mundo.

Aliás, Coreia do Sul e China se equivalem quando se trata de resultados, provando que regimes democráticos em que a formação educacional de alto nível, o planejamento estratégico e os investimentos em pesquisa e produção são priorizados, apresentam resultados positivos e duradouros. Os países ocidentais se pautavam por isso.



O Brasil tem potencial para se desenvolver de forma sustentada, mas precisa superar disputas político-ideológicas, proselitismos ideológicos e legislações que têm engessado, até minado, esse potencial.

Adilson Luiz Gonçalves é escritor, engenheiro, pesquisador universitário e membro da Academia Santista de Letras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/08/2026

‘ITG02’, REBOCADORES DA SAAM E DIQUE FLUTUANTE GANHAM MAIS PRAZO PARA OBTENÇÃO DE FINANCIAMENTO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 05/08/2026 - 22:27



CDFMM prorrogou prazo para três projetos do setor naval e portuário priorizados no ano passado e que somam mais de R\$ 4 bilhões em potenciais futuras obras

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) prorrogou, por 180 dias, prioridades de financiamento que haviam sido concedidas para projetos que envolvem a construção de um dique flutuante, embarcações de apoio portuário e um terminal portuário. Esses pedidos de crédito dos projetos totalizam mais de R\$ 4 bilhões em potenciais futuras obras.

O maior valor entre eles é de R\$ 3,6 bilhões referente à implantação do terminal da Cedro Participações na área arrendada pela empresa (ITG02) no Porto de Itaguaí (RJ). O futuro terminal portuário, também chamado de Porto do Meio, foi arrematado em leilão na B3 pela Cedro em dezembro de 2024. Com uma área de 250 mil m² e capacidade para movimentar 20 milhões de toneladas por ano, o novo terminal deverá impulsionar a produção do porto.

Outra prioridade adiada é da Saam Towage, que obteve mais prazo para a construção de quatro rebocadores de propulsão azimutal a ré no estaleiro Detroit Brasil, em Itajaí (SC). O valor, priorizado em maio de 2025, é da ordem de R\$ 257,6 milhões, que correspondem a US\$ 42,5 milhões com data-base de janeiro do ano passado.

O projeto da Green Port Logística Portuária também ganhou mais prazo na última reunião do conselho diretor do FMM. A obra, anteriormente priorizada em maio de 2025, envolve a construção de um dique flutuante, com valor total de R\$ 212,6 milhões (US\$ 35,6 milhões), com base em valores de janeiro do ano passado.

A decisão sobre as prorrogações ocorreu na 63ª do CDFMM, realizada no último dia 16 de julho, na modalidade híbrida. O prazo de 180 dias, previsto nas regras do fundo setorial, será contado após publicação da resolução no Diário Oficial da União.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/08/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.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: 06/08/2026