

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 130/2026
Data: 07/08/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
SINDAPORT FAZ MAPEAMENTO SOBRE PRESENÇA FEMININA NOS PORTOS DE SANTOS E SÃO SEBASTIÃO	4
APS ASSINA CONTRATO PARA IMPLANTAÇÃO DO VTMS NO PORTO DE SANTOS	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
CONECTA MULTIMODAL: CABOTAGEM VÊ NO BIOCOMBUSTÍVEL CAMINHO PARA REDUZIR EMISSÕES	7
SENAI LANÇA UNIDADE PARA ACELERAR INOVAÇÃO NA INDÚSTRIA PERNAMBUCANA	10
ALIANÇA PROJETA AVANÇO DA CABOTAGEM EM 2027 COM APOSTA ALTA NO NE	12
MAIOR LEILÃO DE PETRÓLEO DO PAÍS TEM 13 DE 22 SETORES EM BACIAS DO NORDESTE	14
JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP	16
O PAPEL DO PLANEJAMENTO PORTUÁRIO NA EXPANSÃO DA CAPACIDADE LOGÍSTICA	16
DA NANG APROVA INVESTIMENTO DE US\$ 237 MILHÕES NO PORTO DE LIEN CHIEU	18
A APMT YUCATÁN ADICIONA CINCO CAMINHÕES AO TERMINAL	19
A ÍNDIA DEFENDE UM MODELO DE SEGURANÇA PORTUÁRIA BASEADO EM TECNOLOGIA	20
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	21
MINISTRO TOMÉ FRANCA VISITA AEROPORTOS DE PAULO AFONSO E LENÇÓIS NESTA SEXTA-FEIRA (7)	21
MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS PARTICIPA DO LANÇAMENTO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO DO AEROPORTO DE ARACAJU	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – O BRASIL PRECISA CHEGAR À IMO COM MAIS DO QUE BOA VONTADE	23
OPINIÃO – DIREITO - QUEM PAGA A CONTA DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NOS CONTRATOS DE INFRAESTRUTURA?	24
POLÍTICA - TSE FECHA ACORDO PARA COMBATER CLONAGEM DE VOZ	25
NACIONAL - HUB – CURTAS - ANP TERÁ RECORDE DE ÁREAS OFERTADAS EM LEILÕES DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO	26
<i>Oferta recorde</i>	27
<i>Empresas interessadas</i>	27
<i>Regras</i>	27
<i>Inconstitucional</i>	27
<i>Ações</i>	27
POLÍTICA - FLÁVIO ATACA LULA E DIZ QUE ELE ESTÁ EM PROCESSO DE ‘BIDENIZAÇÃO’	27
POLÍTICA - FLÁVIO ATACA LULA E DIZ QUE ELE ESTÁ EM PROCESSO DE ‘BIDENIZAÇÃO’	28
POLÍTICA - SENADOR DIZ NÃO ENTENDER TANTO DE ECONOMIA	30
POLÍTICA - PL TENTA AFASTAR ACUSAÇÃO DE ESTUPRO CONTRA ALFREDO GASPAR	30
POLÍTICA - HADDAD DEBOCHA DA ESCOLHA DO VICE DE FLÁVIO E VÊ CANDIDATO ISOLADO	32
POLÍTICA - PSOL E REDE OFICIALIZAM APOIO A LULA	33
TRANSPORTES - PORTOS - APS VAI APRESENTAR SUA POSIÇÃO À JUSTIÇA SOBRE A SUSPENSÃO DA DRAGAGEM	34
TRANSPORTES - PORTOS - AUTORIDADE PORTUÁRIA ASSINA CONTRATO PARA IMPLANTAR VTMS	35
TRANSPORTES - PORTOS - MINISTRO DEFENDE SEGURANÇA JURÍDICA PARA AMPLIAR INVESTIMENTOS NOS PORTOS	35
TRANSPORTES - PORTOS - SUAPE RENOVA CERTIFICAÇÃO DE SEGURANÇA PORTUÁRIA POR CINCO ANOS	37
TRANSPORTES - HIDROVIAS - PROJETO HIDROVIÁRIO NO RS ENTRA EM CONSULTA PÚBLICA ATÉ 15 DE AGOSTO	38
TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - BRASIL ARTICULA FRENTE PARA INFLUENCIAR DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA GLOBAL	38
PETRÓLEO E GÁS - ESTADO DO RIO PEDE FALÊNCIA DE GRUPO CONTROLADOR DA REFIN	40
PETRÓLEO E GÁS - ANP FARÁ MAIOR OFERTA DE ÁREAS DA HISTÓRIA NA RODADA DE CONCESSÃO	41
TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - ENVISION APOSTA EM INFRAESTRUTURA VERDE PARA EXPANSÃO DA IA	41
TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - SIEMENS AMPLIA LUCRO E ELEVA PROJEÇÕES PARA O ANO FISCAL	42
MUNDO CORPORATIVO – OPINIÃO - O CÉREBRO E A MENOPAUSA: O TALENTO QUE AS EMPRESAS AINDA NÃO APRENDERAM A PROTEGER	43
COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÕES AOS EUA CAEM, MAS MDIC NÃO VÊ RELAÇÃO COM TARIFAÇÃO	45
COMÉRCIO EXTERIOR - VENDAS PARA CHINA E UE CRESCEM	46
FINANÇAS - APÓS CORTE DE 0,25% NOS JUROS, DURIGAN CRÍTICA NÍVEL DA SELIC	46
FINANÇAS - BOLSA RECUA ABAIXO DOS 176 MIL PONTOS	47
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - DURANTE A CRISE, O CEO DEVE FALAR COM A IMPRENSA. MAS PRECISA SABER COMO	48
JUSTIÇA - STJ CONDENA MARCO BUZZI POR ASSÉDIO SEXUAL E IMPORTUNAÇÃO	49
JUSTIÇA - JUSTIÇA ELEVA PENAS DE LESSA E QUEIROZ	50



JUSTIÇA - JULGAMENTO SOBRE JOGOS DE AZAR É SUSPENSO APÓS PEDIDO DE VISTA	51
JUSTIÇA - EX-DONO DO MASTER TEM NOVO ADVOGADO	51
INTERNACIONAL - SENADORA GOVERNISTA PEDE VOLTA DE EMBAIXADOR BRASILEIRO À ARGENTINA.....	52
INTERNACIONAL - ONU CONDENA ATOS DOS EUA CONTRA CUBA	53
INTERNACIONAL - TRUMP DISCUTE COM SECRETÁRIO DE DEFESA POR ESCASSEZ DE MUNIÇÕES	54
INTERNACIONAL - COREIA DO NORTE TESTA MÍSIL BALÍSTICO.....	55
JORNAL O GLOBO – RJ.....	56
SETOR ELÉTRICO SE PREPARA PARA DIA DOS PAIS DE 2026, APÓS SISTEMA QUASE ENTRAR EM COLAPSO HÁ UM ANO	56
O IMPACTO DO PREÇO DO PETRÓLEO E DO AUMENTO DA PRODUÇÃO NA ARRECADAÇÃO DO GOVERNO.....	57
TRUMP ANUNCIA TARIFAS SOBRE MINERAL CRÍTICO IMPORTADO PARA COMPETIR COM A CHINA EM ENERGIA SOLAR E CHIPS.....	58
EXPORTAÇÕES CHINESAS DISPARAM, PUXADAS POR IA	60
PETROBRAS QUASE DOBROU O LUCRO DURANTE A GUERRA DE TRUMP NO ORIENTE MÉDIO: POR QUE O GANHO FOI ALÉM DO ESPERADO?.....	62
'MAIS RESISTENTE': CHINA DESENVOLVE BORRACHA SINTÉTICA COM TERRAS-RARAS PARA PNEUS DE VEÍCULOS ELÉTRICOS	64
JUSTIÇA MANDA ÁGUAS DO RIO DEVOLVER À CEDAE MAIS DE R\$ 400 MILHÕES DE DESCONTO EM FATURAS DE ÁGUA	65
EUA CORTAM COTA DE AÇÚCAR DO BRASIL E CONDICIONAM RECOMPOSIÇÃO A ACORDO COMERCIAL	67
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	68
ANP REVOGA POR UNANIMIDADE AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO DA REFIN, A REFINARIA DE MANGUINHOS	68
ACESSOS PORTUÁRIOS PRESSIONAM CUSTOS E COMPETITIVIDADE DO AGRONEGÓCIO.....	69
SENADO DOS EUA APROVA INDICADO DE TRUMP PARA EMBAIXADA NO BRASIL	72
VALOR ECONÔMICO (SP).....	73
SETOR DE TRANSPORTE CONTA COM IA PARA DESCARBONIZAÇÃO	73
GOVERNO DO DF ESPERA CONSEGUIR EMPRÉSTIMO PARA O BRB COM BALANÇO PARCIAL DE CONTAS.....	76
PETRÓLEO SOBE COM POUCAS ESPERANÇAS DE REABERTURA DO ESTREITO DE ORMUZ	78
COM PRODUÇÃO RECORDE, RESULTADOS DA PETROBRAS AGRADAM OS ANALISTAS	79
SENADO DOS EUA APROVA SANÇÕES AO SETOR DE ENERGIA DA RÚSSIA; TEXTO SEGUE PARA A CÂMARA	80
MARGEM DE REFINO TEM NOS LEVADOS A PRODUIR O MÁXIMO DE DIESEL, DIZ DIRETORA DA PETROBRAS	82
EQUIPARAMOS O PODER DE INFLUÊNCIA NA BRASKEM À PARTICIPAÇÃO NO CAPITAL DA EMPRESA, DIZ PETROBRAS	82
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	83
GIOVANI GRASSI - CMA CGM BRASIL.....	83
APS ASSINA CONTRATO PARA VTMS E ESPERA OPERAÇÃO EM 2027	83
SUAPE RENOVA CERTIFICAÇÃO DE SEGURANÇA E ATESTA CONFORMIDADE COM ISPS CODE	85
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	86
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	86

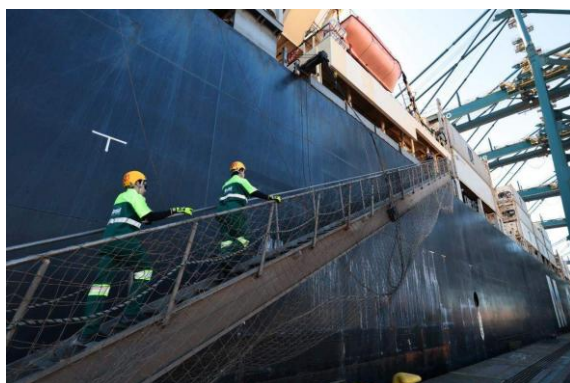


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SINDAPORT FAZ MAPEAMENTO SOBRE PRESENÇA FEMININA NOS PORTOS DE SANTOS E SÃO SEBASTIÃO

Levantamento inédito busca identificar quantas mulheres atuam nos complexos

Por Bárbara Farias 7 de agosto de 2026



Data on the number of women working in port operations will help the sector identify the adjustments needed to improve working conditions (Foto: Vanessa Rodrigues/AT)

O Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport) quer saber o número exato de mulheres que trabalham no setor portuário paulista. Para fazer esse mapeamento, pediu informações sobre o quadro funcional às empresas e às administrações dos portos de Santos e de São Sebastião, no Litoral Norte.

O presidente do Sindaport, Everandy Cirino dos Santos, disse que a presença feminina é pequena, mas progressiva. Por isso, é necessário fazer adequações. “Não estou falando somente de vestiários e sanitários exclusivos para as mulheres, mas também de uniformes que atendam às necessidades do trabalho e que sejam adequados a elas”, afirmou.

Cirino explicou que o levantamento estatístico permitirá identificar o que é necessário. “O intuito é obter informações relacionadas ao quantitativo de trabalhadores que exercem suas atividades nas áreas administrativa e operacional, bem como sua distribuição por gênero”, destacou.

De acordo com o sindicalista, a finalidade do levantamento é exclusivamente acadêmica e estatística, direcionada “à elaboração de estudos sobre a composição da força de trabalho no setor portuário, inexistindo qualquer finalidade fiscalizatória, negocial, judicial ou qualquer outro objetivo secundário ou oculto”.

O sindicato informou que, na Autoridade Portuária de Santos (APS), 140 mulheres atuam em diferentes funções, entre as quais 83 em atividades administrativas e 57 em operacionais. A função de técnico portuário é a com maior presença feminina, contando com 52 profissionais. Outras 47 mulheres ocupam funções de nível superior, enquanto 14 exercem cargos de liderança.

“Sabemos quanto o Porto de Santos movimenta, quantos navios atracam diariamente, quantos caminhões entram e saem do porto, mas não temos quantas mulheres efetivamente atuam no cais. O Sindaport, enquanto representante dos trabalhadores, precisa ter essa informação. Estamos aguardando o retorno das empresas”.

As administrações dos portos de Santos e de São Sebastião, do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo Santos) e empresas que atuam no complexo portuário confirmaram apoio ao levantamento estatístico.

Aderiram

As Autoridades Portuárias de Santos e São Sebastião afirmam que o mapeamento ajudará a orientar políticas de equidade de gênero, ampliar a inclusão e identificar oportunidades de melhoria nas condições de trabalho.

Em nota, a APS informou que vai colaborar integralmente com a iniciativa. “O levantamento é importante para nortear políticas reais de equidade de gênero e de adequação da infraestrutura, garantindo um ambiente de trabalho seguro e inclusivo a todas as mulheres portuárias”.

Já a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) considera o levantamento positivo e já contribuiu com as informações solicitadas. “Acreditamos que esse mapeamento é uma ferramenta importante para ampliar o conhecimento sobre a participação das mulheres no setor portuário e identificar oportunidades de aprimoramento das condições de trabalho”.

Empresas

A DP World disse que esse é um passo importante para orientar ações que ampliem a diversidade no setor. “Só é possível avançar de forma consistente quando entendemos o cenário atual, identificamos desafios e acompanhamos a evolução ao longo do tempo”.

A Eldorado Brasil Celulose, que opera o novo terminal EBLLog, na margem direita, em Santos, confirmou que irá colaborar com o levantamento. “A participação feminina fortalece o setor portuário. Na Eldorado, não fazemos distinção e motivamos nossa gente, oferecendo um futuro promissor e uma carreira sólida”, afirmou a coordenadora de Recursos Humanos Comex e CSC na EBLLog, Ingrid Sierra.

Por fim, a Brasil Terminal Portuário (BTP) informou que irá contribuir com dados para o levantamento e que “o mapeamento será uma importante contribuição para todo o setor portuário, pois seu resultado nos permitirá ter mais conhecimento e um diagnóstico real sobre a inclusão de mulheres no Porto de Santos”.

A BTP informou que ampliou a participação feminina nas áreas operacional e de liderança por meio de ações de capacitação e inclusão. “Em 2025, as mulheres representavam 25% dos motoristas de terminal tractors (tratores de terminal). Nove estivadoras foram contratadas após formação inédita pelo Ogmo Santos. Além disso, elas passaram a comandar 55,5% das gerências da empresa. Entre 2024 e 2025, o número de colaboradoras cresceu 43,7% em relação a 2023”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/08/2026

APS ASSINA CONTRATO PARA IMPLANTAÇÃO DO VTMISS NO PORTO DE SANTOS

Sistema de monitoramento em tempo real será implantado pelo Consórcio Portulano e deverá iniciar as operações em 2027

Por Bárbara Farias 6 de agosto de 2026



(Alexsander Ferraz/AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Consórcio Portulano assinaram, nesta quinta-feira (6), por volta de 16h, o contrato para implementação do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System, VTMISS). Aguardado há 15 anos, o sistema deverá entrar em operação no Porto de Santos a partir de 2027, reforçando o monitoramento do trânsito de embarcações em tempo real,

coibindo, inclusive, o tráfico internacional de drogas. O contrato, no valor de R\$ 88,99 milhões, é válido por cinco anos.

Conforme o contrato, o Consórcio Portulano terá o prazo de até dois anos para implementar a infraestrutura necessária que engloba obras e instalação de equipamentos e efetuar os serviços de logística integrada nos três anos seguintes.

O consórcio é composto pelas empresas BEN Bureau Engenharia & Negócios, Erival Telecomunicações Comércio e Representações e Almagora Solutions.

Segundo a APS, a infraestrutura do VTMS inclui câmeras, radares e estações que serão instaladas em pontos altos. As imagens geradas pelo sistema serão apresentadas, em tempo real, num centro operacional na própria Autoridade Portuária, que terá a capacidade de interagir com o tráfego de embarcações e de responder a todas as situações, desde a aproximação dos navios, áreas de fundeio, canal de acesso e até os terminais privados.



Representantes da APS, Consórcio Portulano e Marinha do Brasil assinaram o contrato para implantação do VTMS na sede administrativa do Porto de Santos, nesta quinta-feira (6), por volta das 16 horas (Divulgação)

O VTMS Santos também compartilhará dados para apoiar as operações da Polícia Marítima (Nepom-PF), Marinha do Brasil, Receita Federal, entre outros aliados na prevenção e repressão aos ilícitos contra navios e instalações portuárias. O sistema consegue detectar e identificar, em tempo real, embarcações suspeitas ou

não autorizadas a navegar na área marítima do porto organizado.

Para se ter uma ideia da cobertura do VTMS é importante dimensionar a estrutura do Porto de Santos, principal porta do comércio exterior brasileiro, por onde passam 30% das riquezas do País entre exportações e importações, além de ser o maior ativo portuário da América Latina. O canal aquaviário tem 25 quilômetros de extensão, com 16 km de cais e 55 berços de atracação. O complexo portuário registra uma média diária de 15 atracações de navio, perfazendo 30 movimentos entre entradas e saídas, com picos de 40 movimentos.

O canal de navegação estende-se da Baía de Santos, próximo das áreas de fundeio, até a região do Píer da Alamoia, onde termina o trecho sob jurisdição da APS e tem início o Canal de Piaçaguera, que permite o acesso aos terminais privados (TUPs).

Tecnologia

O sistema integra o pacote tecnológico do Porto de Santos que inclui o Sistema Integrado de Gestão Portuária (PMIS, na sigla em inglês), Sistema de Sequenciamento de Navios, Gêmeo Digital, Rede 5G, Smart Porto, Aplicativo Porto de Santos, entre outras iniciativas em andamento.

Ilha da Moela

Localizada próximo ao Guarujá e à área de fundeio de navios mercantes, a Ilha da Moela é um dos pontos que a Estação Radar do VTMS. Dotada de um farol do século 19, a ilha, que é administrada pela Marinha do Brasil, é ponto de referência aos navegantes na região.

A APS assinou um convênio com a Autoridade Marítima para a instalação da estação. O local receberá uma torre, um radar marítimo, equipamentos meteorológicos, câmeras eletro-ópticas, entre outros, atendendo às exigências previstas pelos órgãos de controle, principalmente patrimoniais e ambientais. A Estação Radar do VTMS e os demais equipamentos serão alimentados por energia solar fotovoltaica.

Histórico de mais de 15 anos

A APS informou que o projeto de implementação do VTMS é desenvolvido há mais de 15 anos e que, ao longo desse período, mudanças institucionais, revisões de escopo, alterações regulatórias e prioridades de investimento contribuíram para o adiamento da implantação do empreendimento.

A APS reiterou que foram realizados os estudos preliminares exigidos pela Marinha do Brasil com o objetivo de cumprir três premissas: redução do tempo de implantação; utilização dos radares e infraestrutura entregues pelo último contrato; e negociações avançadas com os proprietários dos terrenos onde seriam instaladas as estações radar.

Concluída essa fase, o estudo foi apresentado à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), órgão responsável da Marinha do Brasil, para licenciar a implantação e autorizar a operação do Serviço de Tráfego de Embarcações. A Marinha concedeu, em setembro de 2024, a licença de implantação, considerando todas as premissas apresentadas pela APS.

Após a licença de implantação foram estabelecidos todos os acordos e licenças previstas para a publicação do edital de licitação, como avaliação dos terrenos a utilizar, dispensa de licenciamento ambiental pelos órgãos ambientais como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), acordo com a Secretaria de Patrimônio da União (SPU) e a Marinha para utilização do Farol da Ilha da Moela, contratos de locação e de utilização das torres de retransmissão de dados, entre outros.

A APS mencionou ainda que, antes do lançamento do edital de licitação, produziu aproximadamente 11 mil documentos devido à complexidade do processo.

VTMIS Santos iniciará operações a partir de 2027

O projeto estruturante elaborado pela APS reduziu o prazo de implantação de quatro para dois anos, permitindo que, ao final do primeiro ano, o VTMIS Santos já entre em operação parcialmente.

Principais benefícios

- * Aumento da segurança da navegação: O VTMIS permite o monitoramento ativo de todas as embarcações na área do porto, reduzindo riscos de colisões, encalhes e outros acidentes, além de fornecer informações essenciais para a tomada de decisão dos comandantes e práticos.
- * Salvaguarda da vida humana no mar: Com a capacidade de identificar situações de risco e emitir alertas em tempo real, o VTMIS contribui para a proteção da vida de tripulantes, passageiros e trabalhadores portuários.
- * Eficiência operacional: O sistema otimiza o fluxo de navios, reduzindo tempos de espera e melhorando o planejamento das manobras de entrada, saída e atracação. Isso resulta em maior produtividade e competitividade para o Porto de Santos.
- * Proteção ambiental: O VTMIS atua na prevenção de incidentes que possam causar poluição, como vazamentos de óleo, e permite resposta rápida a emergências ambientais, apoiando a preservação do ecossistema local.
- * Apoio à gestão portuária: As informações geradas pelo VTMIS são integradas a sistemas de gestão do Porto, facilitando o planejamento logístico, o controle de cargas, a segurança portuária e o atendimento a exigências regulatórias.
- * Integração com serviços de emergência: O VTMIS está preparado para colaborar com operações de busca e salvamento, combate a incêndios e outras situações críticas, coordenando esforços entre diferentes órgãos e serviços aliados.
- * Transparência e padronização internacional: O serviço segue normas nacionais e internacionais, promovendo a confiança de armadores, operadores e autoridades marítimas, além de facilitar a integração com outros portos e sistemas globais de navegação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/08/2026

Setor de cabotagem aposta em etanol e biodiesel para atender às metas internacionais sem perder eficiência logística

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

Resumo gerado por inteligência artificial treinada pelo ME



Luiz Fernando Resano, da Abac, afirma que o Brasil reúne vantagens competitivas para atender às futuras exigências ambientais da navegação internacional – Foto: Danilo Galvão/ME

As novas exigências para reduzir as emissões de gases de efeito estufa representam um dos maiores desafios já enfrentados pela cabotagem brasileira. A partir do fim da década, regras que estão sendo estruturadas pela Organização Marítima Internacional (IMO) deverão impor custos adicionais às embarcações que utilizarem combustíveis fósseis, pressionando empresas a acelerar a

transição energética sem comprometer a competitividade do modal frente ao transporte rodoviário.

A avaliação é do diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luiz Fernando Resano. O tema foi abordado na programação do Conecta Multimodal 2026, nesta quinta-feira (5), dentro da feira Multimodal Nordeste 2026.

Segundo ele, embora a descarbonização seja inevitável, o processo precisa considerar as características do mercado brasileiro para evitar que o aumento do frete provoque a migração de cargas para as rodovias.

“O competidor do navio internacional é outro navio. Já na cabotagem, o concorrente é o transporte rodoviário. Se o transporte aquaviário ficar mais caro, dependendo da carga, ela migra para a estrada. Ninguém quer pagar mais apenas porque o transporte é verde”, afirma.

A preocupação decorre do novo modelo regulatório que vem sendo discutido pela IMO. Diferentemente das metas climáticas assumidas pelos países no âmbito do Acordo de Paris, as medidas voltadas ao transporte marítimo terão caráter obrigatório e incluirão mecanismos financeiros para penalizar embarcações com maior intensidade de emissões.

Pelas projeções apresentadas pela entidade, navios que permanecerem utilizando combustíveis convencionais poderão pagar até US\$ 380 por tonelada de dióxido de carbono equivalente emitida. Na prática, a medida tende a elevar significativamente o custo operacional das embarcações e, conseqüentemente, o valor dos fretes.

Biocombustíveis como vantagem competitiva para cabotagem

Se, por um lado, a descarbonização representa um desafio para a cabotagem, por outro ela abre uma oportunidade estratégica para o Brasil. Na avaliação de Resano, poucos países reúnem condições tão favoráveis para produzir combustíveis renováveis em larga escala quanto o mercado brasileiro.

Entre as alternativas mais promissoras estão o etanol e o biodiesel, produzidos a partir da cana-de-açúcar, milho e soja. Segundo ele, esses combustíveis podem reduzir drasticamente as emissões do transporte marítimo e, dependendo do desempenho ambiental alcançado, até gerar compensações financeiras dentro do novo sistema regulatório.

“O Brasil tem matéria-prima para produzir etanol e biodiesel em grande escala. Essa pode ser uma grande oportunidade para o país como fornecedor de combustíveis para a navegação. Na cabotagem, nós temos uma solução muito próxima da nossa realidade”, destaca.

Etanol e biodiesel colocam Brasil em posição estratégica

Na avaliação da Abac, o Brasil reúne vantagens competitivas que poucos países possuem para atender às futuras exigências ambientais da navegação internacional. O país já dispõe de uma cadeia consolidada de produção de etanol e biodiesel, além de experiência no uso desses combustíveis em larga escala.

Resano destaca que o biodiesel pode ser utilizado em motores marítimos com poucas adaptações operacionais, enquanto fabricantes já estudam alternativas para ampliar o uso do etanol na propulsão naval. Para ele, o desafio não está apenas no desenvolvimento tecnológico, mas também no reconhecimento internacional desses combustíveis como soluções sustentáveis.

“Já conseguimos avançar na certificação do etanol de milho e seguimos trabalhando para que o etanol de cana também seja reconhecido. Se conseguirmos permanecer nas faixas de menor emissão previstas pela IMO, além de não pagar penalidades, poderemos até receber compensações”, afirma.

Enquanto combustíveis como amônia verde e hidrogênio ainda demandam maior maturidade tecnológica e infraestrutura específica, o etanol e o biodiesel aparecem como alternativas mais próximas da realidade brasileira.

Incentivos e políticas públicas serão decisivos

Além da adoção de novos combustíveis, a Abac defende que a transição energética da cabotagem seja acompanhada por políticas públicas capazes de preservar a competitividade do modal. Para a entidade, o foco dos incentivos deve estar nos embarcadores que optarem pelo transporte aquaviário, reconhecido como mais eficiente do ponto de vista energético e ambiental.

“Se estamos falando em mercado de carbono, precisamos criar créditos para o usuário. Não para a empresa de navegação, mas para quem escolhe utilizar a cabotagem. O embarcador deve ser beneficiado por optar pelo modal mais eficiente energeticamente”, afirma Resano.

Segundo ele, ampliar a participação da cabotagem na matriz logística brasileira gera ganhos que vão além da redução das emissões. Entre os benefícios estão a diminuição do custo logístico, a redução de acidentes nas rodovias, menor consumo de combustíveis fósseis, mais previsibilidade nas operações e viagens rodoviárias mais curtas, permitindo que caminhões sejam utilizados na distribuição regional, onde apresentam maior eficiência.

O executivo lembra ainda que o transporte aquaviário responde por uma parcela reduzida das emissões do setor de transportes quando comparado a outros modais, reforçando seu potencial para contribuir com as metas climáticas do país.

Gargalos ainda preocupam o setor de cabotagem

Embora enxergue oportunidades na transição energética, a Abac alerta para desafios que continuam pressionando a cabotagem nacional. Entre eles está o fim da isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para a cabotagem, previsto para janeiro de 2027. Caso o benefício não seja renovado, a estimativa é que os usuários passem a arcar com um aumento de aproximadamente 8% nos custos do transporte.

Outro problema apontado é a escassez de profissionais da Marinha Mercante. Segundo Resano, levantamento realizado pela entidade identificou cerca de 340 vagas para oficiais abertas por mais de dois meses sem candidatos qualificados. Para enfrentar o déficit, empresas associadas decidiram financiar a formação de novos oficiais, investindo cerca de R\$ 65 mil por aluno, além da contratação como trainee durante o período de capacitação.

“Enquanto muitos enxergam apenas a água, nós vemos um caminho. A cabotagem pode contribuir para reduzir emissões, diminuir o custo Brasil e ampliar a eficiência logística, desde que existam condições para uma transição equilibrada”, conclui Resano.

SENAI LANÇA UNIDADE PARA ACELERAR INOVAÇÃO NA INDÚSTRIA PERNAMBUCANA

O Senai Futuro vai oferecer cursos, laboratórios que poderão ser usados, grupos de discussão para estimular a inovação e novas tecnologias dentro das fábricas

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



Presidente da Fiepe, Bruno Veloso, fala da necessidade da indústria incorporar novas tecnologias no lançamento do Senai Futuro. Foto: Sistema Fiepe/Divulgação

Capacitar lideranças – inclusive com cursos de curtas duração adaptados ao dia a dia das empresas, trazer novas tecnologias para os mais diversos setores da indústria – chegando até o chão da fábrica – e consolidar um espaço de discussão de como incorporar novas tecnologias são os pilares da nova unidade de negócios do Senai Pernambuco: o Senai Futuro, lançado nesta

quinta-feira (06), na sede da instituição, em Santo Amaro. O grande desafio proposto pela instituição é capacitar as pessoas para que a indústria se torne mais competitiva e produtiva. A iniciativa traz uma mudança de paradigma que pode levar as indústrias pernambucanas – concentradas em pequenas e médias – a investirem em novas tecnologias e processos de inovação que serão, cada vez mais necessários, a sobrevivência dos negócios.

“Este momento representa um novo passo na trajetória do Senai Pernambuco. A indústria está sempre evoluindo, mas o que define a competitividade não é apenas a tecnologia disponível. É a capacidade de utilizá-la com inteligência, agilidade e visão estratégica. A inteligência artificial, a automação, a robótica, a digitalização dos processos, a transição energética e a análise de dados estão mudando a forma como a indústria produz, decide e compete”, disse Bruno Veloso, na abertura do evento. Neste cenário do futuro, ele destacou que a diferença vai ocorrer pelo conhecimento dos profissionais que fazem a indústria.

A diretora regional do Senai-PE, Camila Barreto, disse que as competências necessárias à indústria estão mudando rapidamente. E complementou: “A inovação não é mais uma opção. As empresas precisam de formação contínua. E o futuro vai exigir colaboração. A indústria não quer só cursos, precisa também de conexão e antecipação”. A nova unidade vai contar com espaços já consolidados da instituição, como o Aratu Lab, em Santo Amaro, e o Senai Park, em Suape, além de realizar parcerias com indústrias, universidades, institutos federais e empresas de tecnologia.



A diretora regional do Senai-PE, Camila Barreto, afirma que inovar deixou de ser uma opção. Foto: Sistema Fiepe/Divulgação

Senai Futuro e o conhecimento

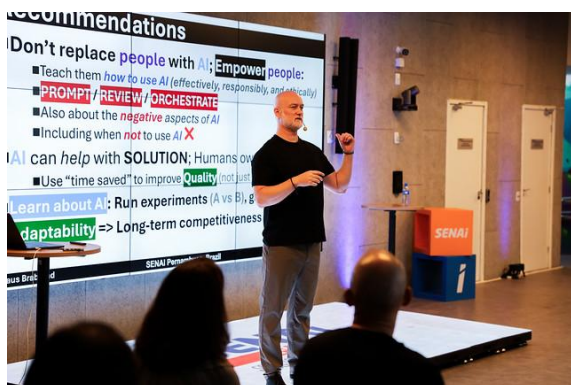
O gestor do Senai Futuro, Felipe Furtado, afirmou que a nova unidade é um lugar que vai disseminar o conhecimento de várias maneiras com cursos, palestras de especialistas, eventos, network, apresentação de cases e até a formação de uma comunidade no Whats App que vai discutir semanalmente sobre tecnologias e ferramentas que estão impactando a indústria. “A

indústria quer entender melhor quais são as tendências. Iniciamos o Senai Futuro de olho em 17 tendências tecnológicas e cada uma delas terá um relatório executivo que será usado nas discussões”, afirmou o gestor. As discussões estarão presentes em grupos de Whats App que terão conteúdos diariamente, divulgando pesquisas que ajudem a entender o tema. O primeiro grupo de Whats App será sobre IA.

Ele argumentou também que estas discussões também vão ajudar aos gestores focarem os seus investimentos em tecnologia em ferramentas que realmente façam a diferença para a indústria. “Queremos colocar a mão na massa e criar trilhas de aprendizados que cheguem aos vários setores da indústria”, comentou.

A partir de outubro, o Senai Futuro vai oferecer três cursos a partir. O primeiro será o de Integração de Sistemas Industriais com IA que terá uma carga horária de 36 horas. A capacitação será presencial e com foco prático numa planta da indústria 4.0. Serão disponibilizadas 20 vagas, destinadas a coordenadores de manutenção, engenheiros de produção, técnicos industriais e gestores que buscam aplicar conceitos de Indústria 4.0 e Inteligência Artificial em seus processos. O curso será nos Laboratórios da Indústria 4.0 e Aratu Lab, no Senai Santo Amaro.

O segundo curso será sobre a Indústria Inteligente e o terceiro vai abordar usos práticos e efetivos da IA na indústria. Ambos terão uma carga horária de 24 horas. As aulas serão oferecidas nas sextas-feiras e aos sábados. As inscrições serão feitas no site do Senai Futuro.



Professor da IT Universidade de Copenhague, Claus Brabrand, fala que a revisão humana – com o conhecimento sobre o assunto – continuará sendo importante para validar as entregas da IA. Foto: Sistema Fiepe/Divulgação

Desafios e Oportunidades da IA para o futuro

O lançamento do Senai Futuro contou com uma palestra do especialista em tecnologia Claus Brabrand, da IT Universidade de Copenhague, que abordou o tema: “Os desafios e as oportunidades da IA para o futuro”. Para ele, os empresários tem que empoderar os seus

funcionários, fazendo com que eles aprendam a usar as novas ferramentas de IA.

Brabrand também fez um alerta sobre o impacto da IA na produtividade. Ele diz que ainda há poucas evidências científicas sobre os impactos da IA no trabalho e que as pessoas têm que diferenciar a opinião de evidências. O pesquisador mostrou relatos divergentes do impacto da produtividade usando a IA, que variaram de 10% a mais de produtividade, chegando a uma redução de até 16% do desempenho. Para ele, os efeitos dependem muito do contexto, da forma como a tecnologia é utilizada e como a produtividade é medida.

O especialista explicou que a IA atual, como o ChatGPT, é reativa: recebe uma solicitação, responde e aguarda um novo comando. Já a IA proativa funciona de forma contínua, observando o ambiente, tomando decisões, executando tarefas, avaliando resultados e aprendendo com eles. Nos dois modelos, o especialista ressaltou que a supervisão humana e o conhecimento – também humano – sobre o que está sendo analisado são essenciais para validar o resultado entregue pela IA.

Ao abordar a colaboração entre humanos e IA, o professor afirma que a inteligência artificial é mais eficiente na produção de soluções, mas continua dependendo da capacidade humana de definir corretamente os prompts, comandos solicitados a IA. Por isso, destaca a importância de formular instruções claras (prompts), evitar ambiguidades e ir construindo os prompts por etapas.

Resumidamente, Brabrand afirmou que as pessoas precisam aprender três competências operacionais para usar a IA: formular um prompt claro, sem ambiguidade, com um guia (orientação) específica; revisar e avaliar criticamente o que a IA entregou e ter competência de orquestrar a colaboração entre a IA e o ser humano. “A pessoa tem que ser capaz de fazer o que está sendo pedido para julgar e avaliar o se o que a IA fez está certo ou errado”, comentou, acrescentando que também é preciso entender o que a IA faz bem e faz mal, quando é adequado usar a IA, utilizando também a ética.

Ele argumentou que “não é só aumentar a produtividade, mas aumentar a qualidade”. E acrescentou: “Se é dono de uma empresa, automatizar tudo não será o futuro. Precisa monitorar o que está acontecendo”, dando a entender que essa tarefa passa também pelo conhecimento humano para ser realizada com a complexidade que merece.

Ainda na palestra, Brasbrand citou alguns exemplos, ao longo da história, que erraram nas suas previsões. Segundo ele, a capacidade de adaptação será mais importante do que tentar antecipar como será o futuro da IA, vai exigir aprendizado constante do uso da ferramenta, adaptando os seus processos à medida que a tecnologia evolui.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 06/08/2026

ALIANÇA PROJETA AVANÇO DA CABOTAGEM EM 2027 COM APOSTA ALTA NO NE

Companhia aponta aumento da procura por alternativas ao transporte rodoviário e vê espaço para ampliar operações na região

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



Roberto Duque, diretor da Aliança Navegação e Logística/foto: Reprodução LinkedIn

A Aliança Navegação e Logística, que iniciará suas operações no novo Terminal de Uso Privativo (TUP) da APM Terminals, em Suape, possivelmente a partir deste semestre ainda, está bastante otimista em relação à navegação de cabotagem na costa do Nordeste.

A companhia prevê que a cabotagem volte a registrar crescimento de dois dígitos em 2027, impulsionada pela busca das empresas por redução de custos, maior previsibilidade logística e alternativas ao transporte exclusivamente rodoviário.

A projeção é de Roberto Duque, executivo da companhia, em entrevista ao Movimento Econômico durante a feira Intermodal Nordeste 2026, durante a feira Intermodal Nordeste 2026. Segundo ele, o Nordeste ocupa uma posição estratégica nas operações da Aliança e apresenta condições para crescer acima da média nacional nos próximos anos.

A cabotagem utiliza navios para transportar cargas entre portos de um mesmo país. No caso da Aliança, boa parte da operação também inclui o transporte rodoviário entre as fábricas, os terminais portuários e o destino final das mercadorias.

De acordo com Duque, a companhia vem registrando crescimento de dois dígitos. “A gente cresceu 12% no ano passado. Neste ano, estamos vendo a cabotagem chegar perto de 10%, e a perspectiva para o ano que vem é crescer novamente dois dígitos”, afirmou.

A importância do NE para a Aliança

O executivo explicou que o Nordeste já era a segunda região mais importante para as operações da companhia, atrás de Manaus, e ganhou maior relevância com as mudanças no mercado de transporte rodoviário.

Entre os fatores apontados estão a política de pisos mínimos de frete, o aumento dos custos logísticos e a necessidade de as empresas encontrarem alternativas para movimentar mercadorias por longas distâncias, além do risco de roubo de cargas.



Aliança Navegação e Logística: operação porta a porta/foto: divulgação

Segundo Duque, a região apresenta, atualmente, maior equilíbrio entre os fluxos de entrada e saída de cargas. Antes, a Aliança maior volume de mercadorias transportadas em direção ao Nordeste. Agora, também cresce a movimentação no sentido contrário.

“A gente tinha bastante carga de subida. Agora, temos subida e descida, o que gera um balanceamento melhor para a operação”, declarou.

Esse equilíbrio é relevante para o transporte marítimo porque reduz a circulação de contêineres vazios e melhora o aproveitamento dos navios nos dois sentidos da rota.

Além do crescimento da atividade econômica, Duque considera que o mercado nordestino demonstra maior abertura para a utilização da cabotagem como alternativa logística.

Segundo ele, as empresas da região valorizam fatores como sustentabilidade, redução de custos e integração entre diferentes modais de transporte.

“O Nordeste enxerga a cabotagem como um modal alternativo, e não apenas como um transporte puro e simples. As empresas também consideram o ecossistema e a sustentabilidade”, disse.

Suape pode liderar nova expansão

Na avaliação do executivo, o Porto de Suape reúne condições para se tornar o principal ponto de expansão da cabotagem no Nordeste.

A companhia também registra crescimento em Salvador e Fortaleza, mas vê Pernambuco com potencial para ampliar ainda mais sua participação, diante dos investimentos em infraestrutura e da expansão da atividade empresarial no estado.

“Suape tem tudo para ser o ponto de alavancagem do Nordeste. Já é um porto muito forte, mas pode crescer ainda mais com as mudanças do mercado”, afirmou.

A declaração ocorre no momento em que a Aliança prepara a transferência de suas operações para o novo terminal de contêineres da APM Terminals, em Suape. A companhia passará a realizar três escalas semanais na nova estrutura.

A mudança reforça a posição de Suape na estratégia da empresa e amplia a concorrência na movimentação de contêineres dentro do complexo portuário.

Cabotagem representa 4% da matriz

Apesar do crescimento, a cabotagem de contêineres ainda corresponde a cerca de 4% da matriz brasileira de transportes, segundo o executivo.

Para Duque, essa participação revela o potencial de expansão do modal em um país de dimensões continentais e com aproximadamente 8 mil quilômetros de costa.

Ele comparou a participação brasileira com a de outros mercados, nos quais o transporte marítimo doméstico possui peso significativamente maior na movimentação de cargas.

“Em países desenvolvidos, essa participação passa de 35%. Nós somos um país continental e temos uma costa extensa. Existe um potencial gigantesco para crescer”, avaliou.



A Aliança mantém escalas em portos das regiões Sul, Sudeste, Nordeste e Norte. A rede mencionada pelo executivo inclui Rio Grande, Itapoá, Itajaí, Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Suape, Pecém e Manaus.

Segundo Duque, a amplitude dessa cobertura permite à empresa integrar diferentes centros produtores e consumidores, além de disputar cargas atualmente movimentadas exclusivamente por rodovias.

Custos aumentam procura por alternativas

O cenário de juros elevados, inflação e aumento dos custos operacionais também tem levado as empresas a revisar suas cadeias logísticas.

Na avaliação do executivo, períodos de maior dificuldade econômica podem favorecer a cabotagem, porque as companhias passam a procurar soluções de menor custo e maior eficiência.

“A gente cresce quando o país cresce, mas também cresce quando o país enfrenta dificuldades, porque a cabotagem aparece como uma alternativa mais barata e acessível”, explicou.

O custo dos combustíveis, entretanto, também afeta as operações marítimas. Parte relevante das despesas da companhia está relacionada ao bunker, combustível utilizado pelos navios e cujo preço acompanha as oscilações do petróleo e da cotação do dólar.

A empresa também foi impactada pelo piso mínimo do frete rodoviário, já que parte de suas operações inclui trechos realizados por caminhões.

Operação porta a porta responde por 60% do volume

Atualmente, aproximadamente 60% do volume movimentado pela Aliança é contratado no modelo porta a porta.

Nesse formato, a companhia coleta a carga na unidade do cliente, transporta o contêiner até o porto, realiza o trecho marítimo e, posteriormente, faz a entrega rodoviária no destino final.

A Aliança utiliza caminhões próprios e veículos de empresas terceirizadas. Segundo Duque, o serviço integrado reduz a complexidade para o cliente, que não precisa contratar separadamente transportadoras, terminais e operadores marítimos.

“A maioria dos clientes pede que a gente faça o transporte porta a porta. A empresa busca a carga na doca e a entrega diretamente ao cliente final”, explicou.

Para o executivo, a integração entre os modais marítimo e rodoviário é um dos principais diferenciais da companhia.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 06/08/2026

MAIOR LEILÃO DE PETRÓLEO DO PAÍS TEM 13 DE 22 SETORES EM BACIAS DO NORDESTE

Potiguar lidera a oferta regional com cinco setores terrestres no leilão do 6º Ciclo de Concessão, em 7 de outubro. No mesmo dia, ANP licitará 13 blocos do pré-sal de Campos e Santos

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

As bacias sedimentares do Nordeste concentram 13 dos 22 setores de blocos exploratórios incluídos no 6º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC6), o maior da história do país em número de áreas. A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) publicou a relação completa no Diário Oficial da União nesta quinta-feira (6), com sessão pública de ofertas marcada para 7 de outubro.



Plataforma FPSO opera no pré-sal da Bacia de Santos, ao lado de embarcação de apoio. Os campos do pré-sal responderam por 82% da produção nacional de petróleo e gás em junho de 2026, segundo a ANP. Em outubro, 13 blocos na região serão licitados. Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

Além dos setores exploratórios, os dois setores de acumulações marginais previstos no leilão de concessão também estão no Nordeste: um na bacia Potiguar e outro na bacia do Tucano, na Bahia. No

mesmo dia, a ANP realizará o 4º Ciclo da Oferta Permanente de Partilha de Produção (OPP4), com 13 blocos no pré-sal das bacias de Campos e Santos, no Sudeste.

Segundo a ANP, 12 empresas com inscrição ativa já declararam interesse nos setores do leilão de concessão, e seis fizeram o mesmo para os blocos de partilha. As companhias habilitadas podem ampliar sua participação até 31 de agosto de 2026. Após essa data, empresas sem declaração de interesse poderão disputar áreas por meio de consórcio com participantes habilitadas.

Cinco bacias do Nordeste

A bacia Potiguar, entre o Rio Grande do Norte e o Ceará, lidera a presença regional no leilão com cinco setores exploratórios terrestres: SPOT-T1B, SPOT-T2, SPOT-T3, SPOT-T4 e SPOT-T5. O setor SPOT-T4 abrange também uma área de acumulação marginal. A atualização do edital da OPC publicada pela ANP em 12 de maio de 2026 já havia incorporado oito novos blocos terrestres na Potiguar à oferta permanente, segundo a própria agência.

A bacia do Recôncavo, na Bahia, terá três setores em oferta: SREC-T1, SREC-T2 e SREC-T3. O comunicado da Comissão Especial de Licitação registra, porém, que o setor SREC-T3 poderá ser retirado da sessão pública caso a empresa que declarou interesse não corrija não conformidades no prazo de dez dias, segundo a condicionante estabelecida pela comissão.

A bacia do Ceará terá dois setores (SCE-AP2 e SCE-AP3), e a bacia do Parnaíba, que se estende entre Maranhão e Piauí, outros dois (SPN-SE e SPN-N). A bacia do Tucano, também na Bahia, terá um setor exploratório e um de acumulação marginal, ambos sob a denominação STUC-S.

Pré-sal no Sudeste

O 4º Ciclo da Oferta Permanente de Partilha (OPP4) colocará em disputa 13 blocos no polígono do pré-sal, distribuídos entre as bacias de Campos e Santos. Na bacia de Campos, estão os blocos Azurita (setor SC-AP4), Hematita (SC-AP1), Larimar (SC-AP3), Magnetita (SC-AP2) e Turmalina (SC-AP1).

Na bacia de Santos, a oferta inclui oito blocos: Aragonita, Cerussita, Cruzeiro do Sul e Rodocrossita no setor SS-AUP2; Granada, Jade e Rubi no setor SS-AUP1; e Opala no setor SS-AP1.

Em junho de 2026, dado mais recente da ANP, os campos do pré-sal responderam por 82% da produção nacional de petróleo e gás, segundo a Agência Brasil. O polígono fica no litoral do Sudeste, sob camadas de sal que podem chegar a 7 mil metros de profundidade.

No 2º trimestre de 2026, a produção própria da Petrobras atingiu 3,34 milhões de barris de óleo equivalente por dia, alta de 14,1% em relação ao mesmo período de 2025, segundo a Agência Petrobras. O campo de Búzios, na bacia de Santos, alcançou produção média de 1,2 milhão de barris por dia em junho de 2026. Na bacia de Campos, a produção de óleo foi de 559 mil barris por dia, a segunda maior desde o 4º trimestre de 2023, segundo a empresa.

Histórico recente dos leilões

Em outubro de 2025, o 3º Ciclo da Oferta Permanente de Partilha (OPP3) encerrou com cinco dos sete blocos em disputa arrematados. Os contratos desses blocos foram assinados pelo Ministério de Minas e Energia (MME) em 5 de agosto de 2026, com bônus de assinatura de R\$ 103,7 milhões e previsão de investimento mínimo de R\$ 451,5 milhões na fase de exploração, segundo o Poder360. Os blocos contratados são Esmeralda e Ametista, na bacia de Santos, e Citrino, Itaimbezinho e Jaspe, na bacia de Campos.

O 5º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC5), realizado em junho de 2025, resultou na assinatura de 34 contratos. A arrecadação em bônus de assinatura foi de cerca de R\$ 989 milhões, com investimentos mínimos estimados em R\$ 1,5 bilhão na fase de exploração, segundo a Agência Brasil.

O edital vigente da oferta permanente de concessão contempla 495 blocos exploratórios e cinco áreas com acumulações marginais, distribuídos em 11 bacias sedimentares terrestres e marítimas, segundo a ANP.

Partilha e concessão

Nos leilões de partilha, que vigoram para as áreas do pré-sal, a empresa vencedora é aquela que oferece a maior parcela do chamado óleo excedente à União. O excedente é o saldo da produção após a dedução dos custos operacionais. A Pré-Sal Petróleo (PPSA), estatal vinculada ao Ministério de Minas e Energia e sediada no Rio de Janeiro, representa o governo federal na comercialização desse óleo.

No regime de concessão, aplicável às demais áreas de exploração, o risco do investimento pertence à empresa concessionária, que se torna titular de todo o petróleo e gás eventualmente encontrado. Em contrapartida, além do bônus de assinatura pago no momento da arrematação, a petrolífera recolhe royalties e, no caso de campos de grande produção, participação especial ao governo.

O regime de partilha foi criado em 2010, após a confirmação do potencial do pré-sal, e substituiu o modelo de concessão nas áreas do polígono localizado no litoral do Sudeste, que concentra os principais campos de produção do país.

A relação completa das áreas de partilha e de concessão foi publicada no Diário Oficial da União.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 06/08/2026



JP – JORNAL PORTUÁRIO – SP

O PAPEL DO PLANEJAMENTO PORTUÁRIO NA EXPANSÃO DA CAPACIDADE LOGÍSTICA

Por Paulo Franco



Crédito: Divulgação

Nenhum porto amplia sua capacidade logística por acaso. Por trás de cada novo terminal, da ampliação de um cais ou da modernização de uma instalação portuária existe um processo de planejamento que, embora pouco visível, influencia diretamente a viabilidade, a eficiência e a longevidade desses empreendimentos. Em um setor caracterizado por investimentos de longo prazo e pela interação entre múltiplos agentes públicos e privados, planejar não representa



apenas uma etapa preparatória; é o que organiza a expansão da infraestrutura, compatibiliza interesses econômicos, ambientais e urbanos e cria condições para que o crescimento da capacidade logística ocorra de forma coordenada e sustentável.

Essa função tornou-se ainda mais relevante com a consolidação do atual marco regulatório portuário. A Lei nº 12.815/2013 reforçou a necessidade de que novos empreendimentos estejam alinhados ao planejamento do setor, seja por meio dos arrendamentos em portos organizados, seja pela implantação de terminais de uso privado (TUPs). Mais do que definir onde investir, essa organização busca estabelecer critérios capazes de assegurar que a expansão da infraestrutura ocorra de forma coordenada e sustentável.

A importância desse processo vai além da estruturação administrativa. Um planejamento consistente contribui para reduzir controvérsias futuras ao antecipar questões relacionadas ao uso das áreas, à viabilidade ambiental, aos impactos logísticos, à concorrência entre operadores e à compatibilidade dos projetos com as políticas públicas para o setor. Em outras palavras, quanto mais sólida for a etapa de planejamento, menores tendem a ser os riscos de impugnações administrativas e disputas judiciais capazes de atrasar investimentos estratégicos.

Um exemplo emblemático dessa realidade pode ser observado na ampliação do Porto de São Sebastião, no Litoral Norte de São Paulo. Ao longo dos últimos anos, o projeto enfrentou intensos debates envolvendo licenciamento ambiental, ordenamento territorial e impactos sobre comunidades e ecossistemas da região. A sucessão de questionamentos administrativos e judiciais acabou retardando a implementação do empreendimento, evidenciando que projetos de infraestrutura portuária dependem não apenas de recursos financeiros e capacidade técnica, mas também de um planejamento capaz de integrar, desde sua concepção, os diversos interesses envolvidos.

Naturalmente, a judicialização faz parte do ambiente institucional de grandes projetos de infraestrutura. O desafio não está em eliminar completamente os conflitos, mas em reduzir as incertezas que decorrem de planejamentos insuficientes ou da ausência de coordenação entre os diferentes órgãos responsáveis pela formulação e execução das políticas públicas. Quando estudos técnicos são consistentes, os processos decisórios são transparentes e as competências institucionais estão bem definidas, aumenta-se a legitimidade das decisões e diminui-se a probabilidade de litígios que comprometam a execução dos empreendimentos.

Nesse contexto, o planejamento portuário deixa de representar apenas uma etapa preparatória para assumir uma função estratégica na governança da infraestrutura. Seu papel consiste em orientar a expansão da capacidade logística, conferir racionalidade às decisões administrativas e criar condições para que investimentos públicos e privados possam ser desenvolvidos com maior previsibilidade.

À medida que o comércio exterior brasileiro exige portos mais eficientes e uma maior capacidade operacional, cresce também a necessidade de um planejamento cada vez mais integrado às dimensões regulatória, ambiental e econômica dos projetos. Essa integração não elimina divergências, mas contribui para que elas sejam enfrentadas de forma mais técnica, reduzindo atrasos e fortalecendo a confiança dos agentes envolvidos.

A expansão da infraestrutura portuária continuará exigindo investimentos, inovação e capacidade de execução. Mas dificilmente produzirá resultados consistentes se não estiver apoiada em um planejamento capaz de antecipar desafios, coordenar instituições e oferecer segurança para decisões que produzirão efeitos por décadas. Afinal, em infraestrutura, crescer não significa apenas construir mais. Significa construir melhor, com visão de longo prazo e bases institucionais suficientemente sólidas para sustentar o desenvolvimento do setor.

*Paulo Franco é sócio fundador do Franco Advogados e advogado com mais de 20 anos de experiência em contencioso de alta complexidade e estruturação de negócios, com atuação destacada no setor portuário e de infraestrutura.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 07/08/2026

DA NANG APROVA INVESTIMENTO DE US\$ 237 MILHÕES NO PORTO DE LIEN CHIEU *Por Equipe de Tecnologia Portuária – Traduzido pelo Google*



Da Nang aprovou um investimento de mais de 6,209 trilhões de VND (US\$ 237 milhões) para concluir a infraestrutura compartilhada no Porto de Lien Chieu, dando continuidade ao desenvolvimento do novo centro de contêineres da cidade.

A política de investimento foi aprovada pelo Conselho Popular de Da Nang em 6 de agosto, durante sua quinta sessão especial do mandato de 2026-2031.

A aprovação mais recente diz respeito à infraestrutura de uso compartilhado que apoia o desenvolvimento mais amplo do porto de Lien Chieu. Ela sucede investimentos públicos anteriores em infraestrutura

comum e o início do projeto do terminal de contêineres financiado pela iniciativa privada.

Em março de 2026, Da Nang declarou concluído um pacote anterior de infraestrutura compartilhada, no valor de 3,426 trilhões de VND (130 milhões de dólares). Esse programa incluía quebra-mares, um canal de navegação de 7,3 quilômetros, uma via de acesso de seis faixas e serviços públicos de apoio.

Uma estrada costeira de 2,96 quilômetros, que proporciona acesso direto ao porto, também foi tecnicamente aberta ao tráfego como parte do programa de desenvolvimento.

A cidade aprovou separadamente o projeto geral do porto de contêineres de Lien Chieu, cujo valor estimado de investimento é de 45,268 trilhões de VND (US\$ 1,7 bilhão).

Um consórcio formado pelo Grupo Hateco, Hateco Seaport e APM Terminals foi selecionado para desenvolver o terminal de contêineres. A construção foi oficialmente iniciada em abril.

O terminal de contêineres está planejado em três etapas, distribuídas em oito berços. De acordo com o programa aprovado, a primeira fase se estende até o quarto trimestre de 2028 e inclui pelo menos os berços 1 e 2, o sistema de infraestrutura portuária, a dragagem e as conexões ferroviárias.

A segunda fase, prevista para terminar no primeiro trimestre de 2033, abrange os Cais 3 e 4. A fase final deverá concluir os Cais 5 a 8, uma área para barcaças e a infraestrutura técnica associada até o primeiro trimestre de 2036.

Após a conclusão total, o terminal foi projetado para oferecer uma capacidade anual de cerca de 5,7 milhões de TEUs, o equivalente a aproximadamente 74 milhões de toneladas de carga.

LEIA: Vietnã e Tailândia impulsionam o aumento das importações dos EUA em junho de 2026

Da Nang identificou Lien Chieu como parte fundamental de seus planos para fortalecer sua posição como centro logístico regional.

O porto está sendo desenvolvido como uma porta de entrada ligada à infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e marítimo.

A mais recente decisão de VND 6,209 trilhões adiciona mais investimento público à infraestrutura em torno do desenvolvimento do terminal de contêineres, à medida que a cidade avança com o programa portuário mais amplo.

A previsão é que as operações no terminal de contêineres comecem após a conclusão da fase inicial de desenvolvimento, enquanto a construção dos berços restantes e da infraestrutura de apoio continuará em fases subsequentes.

A concessão do consórcio tem duração de 50 anos, enquanto o programa de implementação geral se estende por quase 10 anos. A mais recente decisão de investimento público, portanto, ocorre em paralelo à construção do terminal, financiada com recursos privados, que está em andamento no local.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 07/08/2026

A APMT YUCATÁN ADICIONA CINCO CAMINHÕES AO TERMINAL.

Por Equipe de Tecnologia Portuária - Traduzido pelo Google



A APM Terminals (APMT) Yucatán adicionou cinco caminhões de terminal à sua frota de equipamentos em Puerto Progreso, no México, como parte dos esforços para fortalecer a capacidade operacional.

A operadora afirmou que as novas unidades aumentarão a disponibilidade de equipamentos e darão suporte à continuidade e resiliência das operações do terminal.

O APMT Yucatán é o único terminal de contêineres dedicado no Porto de Progreso, um porto de águas profundas na Península de Yucatán. A instalação conecta a atividade regional de manufatura e têxtil com os mercados internacionais, incluindo os EUA.

O terminal ocupa 11,5 hectares, com possibilidade de expansão para mais 2,4 hectares. Sua capacidade anual divulgada é de 110.000 TEUs.

As informações sobre as instalações da APMT listam dois berços de atracação, medindo 217 metros e 273 metros, respectivamente. O terminal também está equipado com um guindaste portátil Panamax, dois guindastes portuários móveis e 97 conexões para contêineres refrigerados.

A adição dos cinco caminhões de terminal amplia o equipamento disponível para movimentação de contêineres dentro das instalações e ocorre em um momento em que a APMT continua investindo em suas operações em Progreso.

O terminal opera atividades marítimas 24 horas por dia, durante todo o ano. Ele também utiliza três portões automatizados para registrar e processar a movimentação de contêineres, incluindo informações sobre embarcações e viagens, portos de destino e outros dados de carga.

A infraestrutura do portão está conectada ao sistema operacional do terminal para permitir a troca de informações operacionais com clientes e autoridades.

A APMT já havia investido na expansão e modernização das instalações de Yucatán à medida que a atividade de carga na região se desenvolvia. As medidas anteriores incluíram a expansão do pátio, a instalação de empilhadeiras de alcance adicionais e sistemas digitais destinados a dar suporte às operações do terminal.

Em janeiro de 2026, o terminal também encomendou dois guindastes portuários móveis Konecranes Gottwald, configurados com capacidade de alimentação elétrica externa. A entrega dessas unidades estava prevista para o final de setembro de 2026.



Os cinco novos caminhões de terminal representam um acréscimo à frota de equipamentos terrestres do terminal.

A APMT afirmou que a sua implementação visa melhorar a disponibilidade dos equipamentos utilizados nas operações diárias e reforçar a continuidade das atividades nas instalações.

O investimento soma-se a um programa mais amplo de melhorias em equipamentos e infraestrutura em Progreso, à medida que a operadora desenvolve suas capacidades de movimentação de contêineres no porto.

A APMT opera as instalações de Yucatán desde a aquisição do Terminal de Contenedores de Yucatán em fevereiro de 2016.

Segundo informações da APMT sobre as instalações, o local também opera sete reach stackers e oito empilhadeiras. Progreso oferece conexões marítimas entre a Península de Yucatán e mercados na Europa e nas Américas, além de movimentações de carga costeira doméstica.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 07/08/2026

A ÍNDIA DEFENDE UM MODELO DE SEGURANÇA PORTUÁRIA BASEADO EM TECNOLOGIA.

Por Equipe de Tecnologia Portuária - Traduzido pelo Google

A Índia defende um modelo de segurança portuária baseado em tecnologia.

O Ministério dos Portos, da Navegação e das Vias Navegáveis da Índia defendeu uma abordagem tecnológica para a segurança marítima, à medida que o país expande sua rede portuária e infraestrutura digital.

O Ministro da União, Sarbananda Sonowal, apresentou a proposta na segunda Conferência Nacional de Segurança Portuária de 2026, em Nova Delhi, no dia 6 de agosto.

O ministério afirmou que a estrutura deve dar maior ênfase à resiliência cibernética, à infraestrutura digital e à coordenação entre o governo e as agências marítimas, visto que os portos enfrentam novos riscos de segurança.

Sonowal afirmou que os portos devem ser avaliados não apenas pela movimentação de cargas e eficiência operacional, mas também pela sua capacidade de resistir às crescentes ameaças à segurança.

“Portos seguros criam um comércio forte. Um comércio forte cria uma economia forte. E uma economia forte constrói uma nação forte”, disse Sonowal.

O ministério identificou ciberataques, incursões de drones, vulnerabilidades na cadeia de suprimentos e ameaças à infraestrutura digital entre os problemas que afetam a segurança marítima.

Sonowal também destacou o Escritório de Segurança Portuária, estabelecido pela Lei de Navegação Mercante de 2025. O ministério afirmou que o escritório fornecerá uma estrutura institucional dedicada à supervisão regulatória, práticas de segurança padronizadas e coordenação entre as agências marítimas.

Iniciativas digitais, incluindo o e-Samudra, a Janela Única Marítima e o processo "Uma Nação, Um Porto", também foram discutidas na conferência.

O ministério afirmou que o desenvolvimento de portos inteligentes e sistemas digitais deve ser acompanhado por medidas mais robustas de cibersegurança e gestão de riscos.



Cerca de 140 participantes estiveram presentes na conferência, incluindo autoridades do Ministério dos Portos, da Navegação e das Hidrovias, do Ministério do Interior, da Marinha Indiana, da Guarda Costeira Indiana, dos Conselhos Marítimos Estaduais, das principais autoridades portuárias, de portos de menor porte e da indústria.

Vijay Kumar, secretário do Ministério dos Portos, da Navegação e das Hidrovias, defendeu uma abordagem de "Segurança desde a concepção", na qual as considerações de segurança seriam incorporadas em todo o desenvolvimento portuário.

O Dr. Rajendra Kumar, Secretário de Gestão de Fronteiras do Ministério do Interior, também defendeu um maior uso da tecnologia e uma coordenação mais estreita entre as agências para lidar com as ameaças cibernéticas, de drones e marítimas transnacionais.

As sessões técnicas da conferência abordaram o Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias, a cibersegurança, os riscos geopolíticos que afetam o transporte marítimo global e as práticas emergentes de segurança marítima.

Esperava-se que os participantes formassem recomendações com o objetivo de fortalecer a estrutura de segurança portuária da Índia após as discussões.

A iniciativa surge num momento em que as autoridades indianas continuam a expandir os sistemas digitais em todo o setor marítimo, com o ministério a associar essa transição à necessidade de uma maior proteção das infraestruturas portuárias e comerciais.

O ministério descreveu a segurança marítima como uma necessidade estratégica, visto que os portos estão cada vez mais dependentes de infraestrutura digital conectada e sistemas operacionais baseados em tecnologia.

Fonte: JP – Jornal Portuário – SP

Data: 07/08/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MINISTRO TOMÉ FRANCA VISITA AEROPORTOS DE PAULO AFONSO E LENÇÓIS NESTA SEXTA-FEIRA (7)

Terminais baianos passam a ser administrados pela GRU Airport

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, visita nesta sexta-feira (7) os aeroportos de Paulo Afonso e Coronel Horácio de Mattos, em Lençóis, na Bahia, que passarão a ser administrados pela GRU Airport, concessionária responsável pelo Aeroporto Internacional de Guarulhos. Os dois terminais terão a infraestrutura modernizada para ampliar a capacidade operacional.

No Aeroporto de Paulo Afonso, GRU Airport realizará a modernização completa do terminal de passageiros, com ampliação das áreas de embarque e desembarque, readequação das pistas e pátios, nova sinalização, melhorias no balizamento noturno, atualização dos sistemas de segurança operacional e renovação da infraestrutura tecnológica. Essas intervenções permitirão receber aeronaves de maior porte, ampliar a oferta de voos e garantir operações mais seguras e eficientes.

Já o Aeroporto Coronel Horácio de Matos, principal porta de entrada para a Chapada Diamantina, receberá obras de modernização do terminal de passageiros, da pista e dos sistemas operacionais. As melhorias vão ampliar a capacidade do aeroporto, criar condições para atrair novas rotas e acompanhar o crescimento do turismo na região.



Credenciamento

Não será necessário credenciamento prévio para a cobertura jornalística.

Serviço

O quê: Visita ao Aeroporto de Paulo Afonso

Data: Sexta-feira, 7 de agosto

Horário: 14h

Local: Aeroporto de Paulo Afonso (Rodovia BA-210, Km 3 - Cleriston Andrade, Paulo Afonso - BA)

O quê: Visita ao Aeroporto Coronel Horácio de Mattos

Data: Sexta-feira, 07 de agosto

Horário: 17h

Local: Aeroporto Coronel Horácio de Mattos (Rodovia BR 242 Km 320, Lençóis - BA, 46960-000)

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

Data: 07/08/2026

MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS PARTICIPA DO LANÇAMENTO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO DO AEROPORTO DE ARACAJU

Projeto será lançado pela concessionária Aena e prevê atração de novos investimentos para o terminal

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participa nesta sexta-feira (7), às 11h30, do lançamento do Plano de Desenvolvimento Imobiliário do Aeroporto de Aracaju (SE), iniciativa da concessionária Aena, que marca uma nova etapa no desenvolvimento do terminal, com base no conceito internacional de Airport City.

O projeto prevê a ampliação das possibilidades de uso das áreas do aeroporto para atrair novos empreendimentos voltados aos setores de logística, hotelaria e comércio. A iniciativa também tem potencial para ampliar a oferta de serviços no entorno aeroportuário e estimular a geração de emprego e renda.

O lançamento ocorre em um momento de expansão do Aeroporto de Aracaju, que movimentou 1,37 milhão de passageiros em 2025 e já apresenta 6% de crescimento na movimentação de passageiros no primeiro semestre de 2026.

Além do ministro, participam da cerimônia o diretor-geral da Aena Brasil, Joaquín Rodríguez; o diretor do Aeroporto de Aracaju, Wanderson dos Santos; o diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, Tiago Faierstein; e autoridades estaduais e municipais.

Credenciamento

Os profissionais de imprensa interessados em acompanhar o evento devem solicitar o credenciamento por meio do e-mail: imprensa@aenabrasil.com.br

Serviço

Evento: Lançamento do Plano de Desenvolvimento Imobiliário do Aeroporto de Aracaju (SE)

Data: Sexta-feira, 7 de agosto de 2026

Horário: 11h30

Local: Aeroporto de Aracaju

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

Data: 07/08/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O BRASIL PRECISA CHEGAR À IMO COM MAIS DO QUE BOA VONTADE

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

Em dezembro deste ano, a Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) avançará na definição das regras globais para redução de emissões de gases de efeito estufa da navegação. O resultado desse processo, um conjunto de metas, instrumentos de precificação de carbono e critérios de elegibilidade de combustíveis que vai moldar a matriz energética do transporte marítimo nas próximas décadas, afetará diretamente cerca de 96% das exportações brasileiras, que saem do País por via marítima. O diálogo promovido pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) na semana passada, em Brasília, foi a tentativa mais organizada até hoje de construir uma posição nacional unificada para influenciar essas negociações. Foi importante. Mas dezembro está a menos de cinco meses. E o Brasil ainda não tem o que precisa para chegar a essa mesa com força real.

O que o País tem é considerável. O etanol brasileiro pode reduzir em até 75% as emissões de carbono em relação aos combustíveis fósseis, segundo o presidente da Copersucar, Tomas Manzano, número que supera a maioria dos combustíveis alternativos em discussão na IMO. Cerca de 440 embarcações já têm capacidade técnica para operar com etanol, conforme Gustavo Leite, da Inpasa, o que indica que o mercado internacional não está esperando pela regulação para avançar. A Wärtsilä conclui em Suape (PE) o desenvolvimento de um motor marítimo movido a etanol. A Maersk planeja operar 40 navios aptos ao uso do combustível até 2030. O primeiro abastecimento de navio porta-contêineres com etanol brasileiro aconteceu no Porto de Santos (SP) em julho, evento que o BE News registrou como marco histórico. O Brasil não está chegando à IMO de mãos vazias; está chegando com um produto que o mundo precisa, tecnologia em desenvolvimento e demanda confirmada por armadoras que respondem por fatia expressiva do comércio global.

O que a Nação não tem é igualmente claro. Não tem regulação doméstica que estabeleça mandatos de mistura de biocombustíveis nas operações de abastecimento de navios nos portos nacionais, instrumento que transformaria cada porto brasileiro num corredor de abastecimento de etanol e criaria o mercado interno que sustentaria a escala de produção necessária para a exportação. Não tem sistema de certificação de origem e emissões do etanol marítimo compatível com os padrões que a IMO exigirá dos combustíveis elegíveis, sem o qual o produto brasileiro pode ser tecnicamente competitivo e regulatoriamente inelegível. E não tem, como o diretor de Relações Institucionais da CNI, Roberto Muniz, identificou com precisão, uma voz unificada que articule os interesses do setor de biocombustíveis, da indústria naval, dos exportadores, das armadoras e da diplomacia comercial numa posição negociadora coerente. Vale, Santos Brasil, Suzano e MSC apontaram, durante o evento, o risco de taxas regionais unilaterais sobre emissões, como o ETS europeu aplicado à navegação, que fragmentem a regulamentação internacional e elevem os custos do comércio exterior brasileiro. Evitar esse cenário exige presença ativa e articulada na IMO, não apenas participação.

O chefe da Divisão de Negociação Climática do Ministério das Relações Exteriores (MRE), Bruno Arruda, foi preciso ao identificar que um acordo internacional sobre descarbonização marítima pode, se bem negociado, reduzir custos e ampliar oportunidades para países produtores de energia renovável como o Brasil. A palavra-chave é “se bem negociado.” A IMO opera por consenso entre mais de 170 países-membros, e as posições que chegam às sessões de dezembro já terão sido testadas em reuniões técnicas, propostas de emenda e negociações de bloco nos meses anteriores. Países que chegam a Nairóbi, sede da IMO, com proposta técnica elaborada, aliados identificados e posição interna consolidada têm influência desproporcional ao seu peso econômico. Países que chegam com boa vontade e argumento genérico geralmente aceitam o que os outros já decidiram.

A proposta concreta que o Brasil precisa colocar na mesa em dezembro tem componentes verificáveis. Primeiro: reconhecimento do etanol de cana como combustível de baixa emissão elegível para os mecanismos de descarbonização da IMO, com base em critérios de análise de ciclo de vida que

reflitam a intensidade de carbono real do produto brasileiro, não a intensidade média de biocombustíveis produzidos com outras matérias-primas, que é desfavorável ao etanol de cana. Segundo: rejeição de instrumentos de precificação de carbono aplicados regionalmente, como taxas portuárias unilaterais, que criam distorções competitivas sem reduzir emissões globais. Terceiro: defesa de um período de transição tecnológica que permita o desenvolvimento de infraestrutura de abastecimento, corredores verdes de etanol, como propôs o presidente da Copersucar, antes que metas de substituição mandatória entrem em vigor. Essas posições são defensáveis tecnicamente e representam os interesses de um país que exporta commodities agrícolas e industriais por via marítima e que produz o biocombustível mais eficiente disponível para substituir o bunker.

O mês de agosto, portanto, não pode ser usado apenas para mais diálogos setoriais. Precisa produzir um documento de posição negociadora do Brasil, validado pelo Ministério das Relações Exteriores, pelo Ministério de Minas e Energia, pelo Ministério do Desenvolvimento, pelo Ministério de Portos e Aeroportos e pelos representantes do setor privado, que chegue à IMO em dezembro com autoridade para ser defendido. O etanol que saiu de Santos em julho para o navio da CMA CGM foi o início de um mercado. O que acontecer em Nairóbi em dezembro determinará se esse mercado tem escala global, ou fica restrito a pilotos bem-sucedidos que o mundo admirou e depois ignorou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

OPINIÃO – DIREITO - QUEM PAGA A CONTA DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NOS CONTRATOS DE INFRAESTRUTURA?



RENATO FERNANDES DE CASTRO

Advogado, mestre em Direito e Economia pela Universidade de Lisboa e sócio da área regulatória e de Infraestrutura do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados

DANIEL LOPES

Advogado pós-graduado em Direito dos Contratos pela Fundação Getúlio Vargas (FGV/SP) e sócio da área de contratos do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados.

opinioao@portalbenews.com.br

A transição energética consolidou-se como um dos principais vetores de transformação da economia mundial. Impulsionada pelos compromissos de descarbonização, pela evolução tecnológica e pela necessidade de diversificação da matriz energética, essa agenda deixou de se restringir ao setor de energia para influenciar praticamente todos os segmentos da infraestrutura. Rodovias, portos, aeroportos, ferrovias, saneamento e logística passam a desempenhar papel estratégico na construção de uma economia de baixo carbono.

Essa transformação, contudo, não deve ser compreendida apenas como um processo de substituição tecnológica. Trata-se de uma mudança institucional que redefine o papel do Estado regulador e dos contratos públicos de infraestrutura. A incorporação da agenda climática não representa mera inserção de cláusulas ambientais, mas verdadeira reconfiguração da estrutura econômica dos contratos de longo prazo. A variável ambiental passa a integrar a modelagem dos projetos, influenciando a alocação de riscos, a equação econômico-financeira e a própria lógica de remuneração do parceiro privado. A sustentabilidade deixa de constituir atributo reputacional para assumir natureza contratual e regulatória.

Essa evolução já se manifesta em diversos setores. Nas concessões rodoviárias, multiplicam-se exigências relacionadas à resiliência climática e à eficiência energética. Nos arrendamentos portuários, novos contratos passam a prever investimentos em infraestrutura elétrica para atendimento de embarcações e preparação dos terminais para combustíveis de baixo carbono. No saneamento, as estações de tratamento de esgoto consolidam-se como potenciais produtoras de biogás e de energia fotovoltaica. Na aviação, a infraestrutura aeroportuária passa a incorporar adaptações voltadas à utilização do combustível sustentável de aviação (SAF) e à redução das emissões de gases de efeito estufa.

O desafio, entretanto, transcende a dimensão tecnológica. A incorporação dessas obrigações amplia a complexidade dos contratos administrativos, altera a matriz de riscos originalmente pactuada e introduz uma nova variável: a incerteza regulatória decorrente da evolução tecnológica e do

aperfeiçoamento dos padrões ambientais. Em contratos de longa duração, essa realidade desloca para o centro do debate uma questão inevitável: quem suportará os custos da transição energética?

A resposta exige reconhecer que a descarbonização não afasta os fundamentos da regulação econômica. A conhecida máxima *there is no free lunch* aplica-se com precisão aos contratos de infraestrutura. Toda obrigação regulatória representa um custo econômico que deverá ser absorvido pela estrutura financeira do empreendimento. A questão jurídica, portanto, não reside na existência desses custos, mas em sua adequada distribuição entre Poder Público, concessionários e usuários, observada a distinção entre o risco empresarial ordinário e o risco regulatório extraordinário decorrente de imposições supervenientes do Estado. É precisamente essa distinção que delimita a incidência dos mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Nesse contexto, a função das agências reguladoras torna-se ainda mais relevante. A expansão das obrigações ambientais deve ser acompanhada de adequada análise de impacto regulatório, critérios transparentes de alocação de riscos e mecanismos objetivos de revisão contratual. A legitimidade da transição energética não decorre apenas da relevância de seus objetivos, mas da racionalidade dos instrumentos utilizados para implementá-la. Regular significa, também, definir de forma tecnicamente fundamentada como serão distribuídos os custos da descarbonização, preservando a segurança jurídica, a estabilidade contratual e a atratividade dos investimentos.

Essa preocupação assume especial relevância em um país marcado por profundas desigualdades sociais. A transição energética constitui um imperativo econômico e ambiental, mas sua implementação não pode ignorar a capacidade de pagamento dos usuários dos serviços públicos. Afinal, toda obrigação adicional imposta aos contratos tende a repercutir, direta ou indiretamente, sobre tarifas, pedágios ou preços públicos. A boa regulação consiste justamente em compatibilizar a agenda climática com o princípio da modicidade tarifária, evitando que a política de descarbonização seja financiada de forma desproporcional e excessivamente onerosa para o consumidor.

O sucesso da transição energética dependerá menos da formulação de metas abstratas e mais da capacidade de construir contratos resilientes, financeiramente equilibrados e juridicamente previsíveis. Quanto mais ambiciosa for a política de descarbonização, maior deverá ser a sofisticação da modelagem contratual, da matriz de riscos e da governança regulatória. Em última análise, a qualidade da transição será medida não apenas pela redução das emissões, mas pela capacidade de promover sustentabilidade ambiental sem comprometer a segurança jurídica, a eficiência econômica e a confiança indispensável à atração do investimento privado.

Renato Fernandes de Castro, Daniel Lopes e outros profissionais do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados escrevem para o BE News quinzenalmente.

A BOA REGULAÇÃO CONSISTE JUSTAMENTE EM COMPATIBILIZAR A AGENDA CLIMÁTICA COM O PRINCÍPIO DA MODICIDADE TARIFÁRIA, EVITANDO QUE A POLÍTICA DE DESCARBONIZAÇÃO SEJA FINANCIADA DE FORMA DESPROPORCIONAL E EXCESSIVAMENTE ONEROSA PARA O CONSUMIDOR

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

POLÍTICA - TSE FECHA ACORDO PARA COMBATER CLONAGEM DE VOZ

Parceria com empresa de Inteligência Artificial visa impedir uso da tecnologia para imitar candidatos na campanha eleitoral

Do Estadão Conteúdo

O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) passará a contar com um mecanismo para dificultar o uso de inteligência artificial na imitação da voz de candidatos durante as eleições deste ano. A iniciativa foi formalizada por meio de uma parceria com a empresa ElevenLabs, especializada na criação de vozes sintéticas, que permitirá à Justiça Eleitoral solicitar o bloqueio da reprodução digital de perfis considerados sensíveis para o processo eleitoral.

O entendimento foi oficializado na última segunda-feira, 3, em documento assinado pelo presidente da Corte, ministro Kassio Nunes Marques. Com vigência até o fim de dezembro, o acordo estabelece regras de cooperação entre as duas instituições para reduzir o impacto da disseminação de conteúdos manipulados por inteligência artificial no período eleitoral.



O presidente do TSE, ministro Kassio Nunes Marques, assinou contrato com a empresa com validade até o final de dezembro

Na prática, a empresa passará a manter um sistema que impede a geração de áudios utilizando vozes previamente protegidas. A relação poderá incluir candidatos e servidores da Justiça Eleitoral, desde que o TSE apresente um pedido formal justificando a necessidade da medida.

A parceria também amplia a atuação conjunta na identificação de possíveis fraudes. Sempre que surgirem indícios de que um áudio falso tenha sido produzido na plataforma da ElevenLabs, a companhia deverá colaborar com a Justiça Eleitoral na verificação da origem do material e na adoção das providências previstas em seus termos de uso e na legislação brasileira.

O alcance da cooperação, entretanto, é restrito ao ambiente da própria empresa. O memorando deixa claro que a ElevenLabs não poderá remover nem investigar conteúdos produzidos em outras plataformas ou por ferramentas de inteligência artificial desenvolvidas por terceiros.

Acordo inédito

É a primeira vez que o TSE firma um acordo diretamente com uma empresa cuja atividade principal é o desenvolvimento de soluções de inteligência artificial. A iniciativa integra o Programa Permanente de Enfrentamento à Desinformação da Justiça Eleitoral e ocorre em meio à expectativa de um uso mais intenso de tecnologias de IA nas campanhas de 2026.

Além das medidas de proteção contra o uso indevido de vozes, a parceria prevê que a ElevenLabs disponibilize gratuitamente ferramentas de inteligência artificial para ampliar a acessibilidade dos serviços digitais da Justiça Eleitoral. A expectativa é facilitar o acesso às informações por pessoas com deficiência e por cidadãos com baixa familiaridade com recursos digitais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - ANP TERÁ RECORDE DE ÁREAS OFERTADAS EM LEILÕES DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO

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

Ao todo, serão 35 áreas colocadas em disputa nos ciclos de partilha e concessão, com interesse inicial de 12 empresas no leilão de concessão e seis no de partilha



Até o próximo dia 31, empresas que ainda não tenham ou que já tenham declarado interesse podem ainda demonstrar interesse em outros setores ou blocos, ampliando a participação nos leilões. Foto: Rafa Neddermeyer / Agência Brasil

OFERTA RECORDE

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) afirmou nessa quinta-feira, dia 6, que as licitações de exploração de petróleo no País marcadas para outubro terão número recorde de áreas em disputa. A Agência é a responsável por organizar esses leilões. Dois certames estão agendados para 7 de outubro: o chamado 4º Ciclo de Partilha, que abrange áreas do pré-sal, vai ofertar 13 blocos. O do 6º Ciclo de Concessão, que licita as demais áreas de exploração, tem 22 setores em disputa.

EMPRESAS INTERESSADAS

A relação completa das áreas de partilha e de concessão foi publicada no Diário Oficial da União. Foram incluídos setores ou blocos que receberam declaração de interesse de pelo menos uma empresa de petróleo, desde que a companhia também tenha manifestado garantia de oferta. Os 22 setores do leilão de concessão receberam, até o momento, declaração de interesse com garantia de oferta de 12 empresas. Os 13 blocos do leilão de partilha têm a manifestação de seis empresas.

REGRAS

De acordo com a ANP, até o próximo dia 31, empresas que ainda não tenham ou que já tenham declarado interesse podem ainda demonstrar interesse em outros setores ou blocos, ampliando a participação nos leilões. As que não cumprirem esse procedimento até o fim do prazo podem participar da disputa por meio de consórcio com empresas que se habilitaram.

INCONSTITUCIONAL

A Defensoria Pública da União (DPU) levou ao Supremo Tribunal Federal uma manifestação para defender a inconstitucionalidade do novo marco legal do licenciamento ambiental. A instituição pede para atuar como amicus curiae (amigo da Corte) no julgamento das três ações diretas de inconstitucionalidade (ADIs) que contestam a Lei Geral do Licenciamento Ambiental (nº 15.190/2025) e a Lei da Licença Ambiental Especial (15.300/2025). Em vigor desde fevereiro, a Lei Geral do Licenciamento Ambiental foi sancionada com 63 vetos pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Os vetos, no entanto, foram derrubados pelo Congresso Nacional. Entre as mudanças previstas na norma estão a dispensa da avaliação do impacto ambiental e a possibilidade de um processo simplificado de licenciamento para atividades de médio impacto.

AÇÕES

Os processos na Corte foram iniciados por partidos políticos e organizações sociais que apontam inconstitucionalidade em diversos artigos da Lei Geral. Nos pedidos à Justiça, os requerentes apontam que as violações são reforçadas pela Lei da Licença Ambiental Especial, em vigor por ter tido origem em uma medida provisória que visava complementar a Lei Geral.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

POLÍTICA - FLÁVIO ATACA LULA E DIZ QUE ELE ESTÁ EM PROCESSO DE 'BIDENIZAÇÃO'

Candidato compara seu adversário nas eleições ao ex-presidente dos EUA, Joe Biden, devido aos efeitos da idade avançada. Como argumento, diz que Lula não usa celular

Do Estadão Conteúdo

O candidato à Presidência pelo PL, Flávio Bolsonaro, afirmou nesta quinta-feira, 6, que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) está em processo de "bidenização", referindo-se aos sinais de declínio cognitivo associados à idade do ex-presidente dos Estados Unidos Joe Biden.

“Lula está completamente Biden, é um processo de ‘bidenização’ dele que é perigoso para o Brasil”, disse Flávio, em entrevista ao podcast Market Makers ao lado da administradora Daniella Marques (Republicanos). “Não falo de idade cronológica, mas com relação a raciocínio, ideias atrasadas, alguém que não está conectado ao mundo real, que não usa celular.”



Flávio disse que Lula tem ideias atrasadas, como “alguém que não está conectado ao mundo real, que não usa celular”

Entre 2023 e 2024, enquanto era presidente, Biden passou por episódios de perda do fio das falas, confusão de nomes e datas e aparentes lapsos de memória. Esses momentos levaram a críticas republicanos, sobretudo do atual presidente dos EUA, Donald Trump.

Uma crítica recorrente era de que Biden, à época com cerca de 80 anos, seria velho demais para ocupar o cargo. Lula tem 80 anos neste momento.

Flávio repetiu que Lula “se esforçou” para o Brasil ter seus produtos taxados pelos Estados Unidos pela falta de articulação internacional e disse que o petista está isolado na política externa. “Com quem Lula se relaciona? Com Hamas, Irã, alguém que publicamente vai defender que terroristas podem entrar em Israel e decepar bebês porque é pela causa histórica deles”, falou.

O candidato à Presidência pelo PL afirmou que o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes atua como articulador do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). A declaração vem após Moraes intermediar uma reunião entre Lula com o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP).

“Moraes virou articulador político de Lula. Não podemos normalizar isso, é uma aberração. O cara chama para tomar um cafezinho e, depois, estão lá dentro um ministro da cúpula do Judiciário fazendo articulação política para Lula, fazendo pazes com o presidente do Senado”, declarou.

Alcolumbre e Lula têm enfrentado dificuldades na relação. O governo tenta uma reaproximação com o senador para destravar projetos que considera prioritários, como a Proposta de Emenda à Constituição para acabar com a jornada de trabalho 6x1.

Corte de gastos

A ex-presidente da Caixa Daniella Marques afirmou nesta quinta-feira que a campanha do candidato tem preparado minutas de projetos para corte de gastos. Segundo ela, os textos serão discutidos após a eleição, caso Flávio seja eleito presidente.

“Quando a gente chegar, vai ter que chamar colégio de líderes e dizer: Esse Congresso deve isso ao povo brasileiro. Passada a eleição, ainda na transição. Já estamos preparando projeto. Parte precisa de emenda constitucional, parte dá para fazer por projeto de lei para botar as contas no lugar”, declarou Daniella em São Paulo, em entrevista ao podcast Market Makers.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

POLÍTICA - FLÁVIO ATACA LULA E DIZ QUE ELE ESTÁ EM PROCESSO DE ‘BIDENIZAÇÃO’

Candidato compara seu adversário nas eleições ao ex-presidente dos EUA, Joe Biden, devido aos efeitos da idade avançada. Como argumento, diz que Lula não usa celular

Do Estadão Conteúdo



Flávio disse que Lula tem ideias atrasadas, como “alguém que não está conectado ao mundo real, que não usa celular”

O candidato à Presidência pelo PL, Flávio Bolsonaro, afirmou nesta quinta-feira, 6, que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) está em processo de “bidenização”, referindo-se aos sinais de declínio cognitivo associados à idade do ex-presidente dos Estados Unidos Joe Biden.

“Lula está completamente Biden, é um processo de ‘bidenização’ dele que é perigoso para o Brasil”, disse Flávio, em entrevista ao podcast Market Makers ao lado da administradora Daniella Marques (Republicanos). “Não falo de idade cronológica, mas com relação a raciocínio, ideias atrasadas, alguém que não está conectado ao mundo real, que não usa celular.”

Entre 2023 e 2024, enquanto era presidente, Biden passou por episódios de perda do fio das falas, confusão de nomes e datas e aparentes lapsos de memória. Esses momentos levaram a críticas republicanas, sobretudo do atual presidente dos EUA, Donald Trump.

Uma crítica recorrente era de que Biden, à época com cerca de 80 anos, seria velho demais para ocupar o cargo. Lula tem 80 anos neste momento.

Flávio repetiu que Lula “se esforçou” para o Brasil ter seus produtos taxados pelos Estados Unidos pela falta de articulação internacional e disse que o petista está isolado na política externa. “Com quem Lula se relaciona? Com Hamas, Irã, alguém que publicamente vai defender que terroristas podem entrar em Israel e decepar bebês porque é pela causa histórica deles”, falou.

O candidato à Presidência pelo PL afirmou que o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes atua como articulador do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). A declaração vem após Moraes intermediar uma reunião entre Lula com o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP).

“Moraes virou articulador político de Lula. Não podemos normalizar isso, é uma aberração. O cara chama para tomar um cafezinho e, depois, estão lá dentro um ministro da cúpula do Judiciário fazendo articulação política para Lula, fazendo pazes com o presidente do Senado”, declarou.

Alcolumbre e Lula têm enfrentado dificuldades na relação. O governo tenta uma reaproximação com o senador para destravar projetos que considera prioritários, como a Proposta de Emenda à Constituição para acabar com a jornada de trabalho 6x1.

Corte de gastos

A ex-presidente da Caixa Daniella Marques afirmou nesta quinta-feira que a campanha do candidato tem preparado minutas de projetos para corte de gastos. Segundo ela, os textos serão discutidos após a eleição, caso Flávio seja eleito presidente.

“Quando a gente chegar, vai ter que chamar colégio de líderes e dizer: Esse Congresso deve isso ao povo brasileiro. Passada a eleição, ainda na transição. Já estamos preparando projeto. Parte precisa de emenda constitucional, parte dá para fazer por projeto de lei para botar as contas no lugar”, declarou Daniella em São Paulo, em entrevista ao podcast Market Makers.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

POLÍTICA - SENADOR DIZ NÃO ENTENDER TANTO DE ECONOMIA

Do Estadão Conteúdo

O candidato à Presidência pelo PL, senador Flávio Bolsonaro, disse nesta quinta-feira, 6, que “não entende tanto de economia” e perguntou à ex-presidente da Caixa Daniella Marques qual seria o ritmo de queda da taxa Selic caso ele ganhe a eleição presidencial.

“Não entendo tanto de economia. Vamos supor, ganhamos a eleição. Como funciona a próxima taxa de juro com as sinalizações que vamos fazer? Ela cai rápido ou demora a cair?”, questionou Flávio a Daniella, durante entrevista ao podcast Market Makers.

Daniela respondeu: “Cai rápido. Um pedaço do ajuste vem na curva. Cada ponto de Selic custa R\$ 90 bilhões. Se você faz um corte de 1,5 ponto, 2,5 vem do próprio ajuste da curva. O Brasil não precisa de presidente que entenda de economia, precisa de presidente que tenha vontade política de aprovar o que tem que ser aprovado no Congresso.”

Na quarta-feira, 5, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central diminuiu a taxa básica de juros em 0,25 ponto percentual pela quarta vez consecutiva, a 14%, mas reforçou que vai acompanhar o cenário para manter a “restrição adequada” nos juros.

As medianas do relatório Focus indicam espaço para uma baixa da Selic a 13,75% no fim de 2026 e a 12% no fim de 2027. Flávio tem dito que um corte de gastos causaria em pouco tempo uma redução da taxa de juro.

Flávio Bolsonaro também afirmou que o recuo em escolher uma vice mulher ocorreu porque os nomes cogitados já estavam com suas campanhas a outros cargos em andamento - além da dificuldade de selar alianças partidárias. Segundo ele, a decisão foi uma “novelinha”. “Então, viemos para dentro do PL”, disse após escolher Alfredo Gaspar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

POLÍTICA - PL TENTA AFASTAR ACUSAÇÃO DE ESTUPRO CONTRA ALFREDO GASPAR

Equipe de campanha de Flávio Bolsonaro oferece à PGR material genético do candidato à vice-presidência. Iniciativa busca comprovar a inocência do deputado federal

Do Estadão Conteúdo



Alfredo Gaspar (PL-AL) se defende dizendo que o caso se trata de algo que aconteceu com seu primo e não com ele e sem ocorrência de estupro

Um dia após anunciar o deputado Alfredo Gaspar (PL-AL) como vice na chapa, a campanha de Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência da República entrou com uma representação na Procuradoria-Geral da República (PGR) para oferecer o material genético do parlamentar para realização de

exame de DNA. A ação é uma tentativa para comprovar a inocência dele diante de uma acusação de suposto estupro de vulnerável.

Também nesta quinta-feira, 6, a equipe do presidenciável chamou jornalistas para prestar esclarecimentos sobre o caso. O encontro e a representação fazem parte de uma estratégia do PL

para evitar que o episódio contamine a campanha de Flávio. Apesar de afirmarem não terem dúvida da inocência de Gaspar, a equipe jurídica agora deve atuar no caso para blindar a chapa.

A acusação foi feita em março pelo deputado federal Lindbergh Farias (PT-RJ) e pela senadora Soraya Thronicke (PSB-MS) no dia em que Gaspar, então relator da CPI do INSS, apresentou seu relatório pedindo o indiciamento de 216 pessoas, incluindo Fábio Luís Lula da Silva, o Lulinha, filho do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. O parecer foi rejeitado.

A denúncia provocou tumulto naquela sessão, que foi interrompida para que o relator pudesse se defender. Lindbergh e Soraya enviaram à Polícia Federal pedido de investigação contra Gaspar, que se defende dizendo que o caso se trata de algo que aconteceu com seu primo, e não com ele, em datas diferentes daquelas mencionadas por Lindbergh e Soraya, e sem ocorrência de estupro.

Desde então, Gaspar atacou e se defendeu. Ele pediu o afastamento dos parlamentares envolvidos na denúncia, apresentou uma queixa-crime por calúnia à PGR e ao Supremo Tribunal Federal (STF) e solicitou apuração por denúncia caluniosa e coação no curso do processo.

Na representação protocolada nesta manhã, os advogados da campanha, Maria Claudia Bucchianeri e Tracy Reinaldet, alegam que a acusação foi feita sem provas por Lindbergh e Soraya. E dizem que “toda a narrativa repousa, por confissão expressa dos subscritores, em informações que ‘chegaram ao conhecimento dos noticiantes’ e em prints de conversas de origem, autoria e integridade desconhecidas”.

Para a campanha de Flávio Bolsonaro, de quem Gaspar é vice, mesmo que a PGR tenha recusado começar um inquérito, o episódio causou uma “mancha permanente sobre a honra” do deputado. E que, para acabar com a dúvida, oferece como prova o material genético do acusado, “capaz de demonstrar que Gaspar não é progenitor de nenhuma criança”.

“Não disseram que eu mantive um relacionamento com uma pessoa (e) que nasceu um filho? Estou implorando: façam um DNA. Estou aqui com meu DNA disponibilizado, me ajudem”, afirmou Gaspar à imprensa.

O que dizem os acusadores

Lindbergh e Soraya acusam Gaspar de ter estuprado, oito anos atrás, uma adolescente de 13 anos, que teria engravidado. A vítima hoje teria 21 anos e a criança, 8. Também alegam que a avó da criança foi registrada como mãe, uma vez que a adolescente era nova demais para assumir o bebê. Os parlamentares dizem que isso “reforça a necessidade de pronta verificação documental e biológica dos fatos”.

Eles dizem ter encaminhado à PF prints de conversas e “informações complementares” mostrando que um intermediador de Gaspar teria tentado comprar o silêncio da vítima.

Esse intermediador teria feito um pagamento de R\$ 70 mil à mulher, e outros R\$ 400 mil estariam sendo negociados, “sempre com a finalidade de assegurar silêncio, impedir a comunicação do crime e garantir impunidade”.

Lindbergh e Soraya pediram à PF o recebimento da notícia-crime, com atuação sob sigilo para proteção da vítima, da criança e das testemunhas; a preservação das provas entregues; e a identificação da pessoa apontada como intermediária de Gaspar.

O que diz o acusado

Gaspar alega que a história, na verdade, refere-se a um caso tido pelo seu primo, Maurício César Brêda Filho, que teria mantido relacionamento sexual com uma mulher de 21 anos em Alagoas quando ele ainda era menor de idade.

Essa mulher teria engravidado e, sem comunicar nada à família, se mudado para o Rio de Janeiro. A criança teria sido batizada de Lourilene Pereira da Silva. Em 2012, Lourilene teria decidido procurar o pai biológico, segundo ela relatou num vídeo de sua autoria enviado ao Estadão.

“Prontamente o meu pai, Maurício Brêda, se submeteu ao teste de paternidade, e desde sempre vem agindo com muita honestidade comigo”, diz Lourilene no vídeo. “Ressalto que não sou fruto de estupro algum, nem conheço pessoalmente o Alfredo Gaspar”, afirma ela, que tem hoje duas filhas, uma de 21 anos e outra de 8 anos.

Soraya Thronicke, por sua vez, rebateu o deputado nas redes sociais. “Ele apresentou outro caso que nada tem a ver com a denúncia. Estamos tratando de uma possível filha de 8 anos, cuja mãe tem 21. Façam as contas!”, escreveu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

POLÍTICA - HADDAD DEBOCHA DA ESCOLHA DO VICE DE FLÁVIO E VÊ CANDIDATO ISOLADO

Ex-ministro da Fazenda e candidato ao governo de São Paulo disse que a opção por Alfredo Gaspar foi uma das piores que ele poderia imaginar

Do Estadão Conteúdo



Fernando Haddad disse que Flávio está isolado na corrida presidencial e, por isso, não esperava uma escolha melhor para vice por parte do adversário de Lula

O ex-ministro da Fazenda e candidato do PT ao governo de São Paulo, Fernando Haddad, classificou nesta quinta-feira, 6, a escolha do deputado federal Alfredo Gaspar (PL-AL) para vice na chapa do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência da República como uma das piores que se poderia imaginar.

“Eu não poderia imaginar a ousadia de colocar uma pessoa tão pouco qualificada nessa posição”, disse

Haddad, em entrevista coletiva após uma reunião com lideranças e militantes em Iguape, no Vale do Ribeira.

O petista comparou a trajetória de Gaspar à do vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB), que vai concorrer novamente ao posto na chapa do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) este ano.

“De um lado, você tem Geraldo Alckmin, quatro vezes governador de São Paulo, vereador, deputado estadual, deputado federal e ministro do Desenvolvimento. Sempre ocupou todos os cargos com 50 anos de vida pública. Do outro, não dá nem para comparar”, disse o ex-ministro da Fazenda, sem citar a acusação de estupro de vulnerável que foi feita contra Gaspar.

Haddad também afirmou que Flávio está isolado na corrida presidencial e disse não esperar uma escolha melhor de vice por parte do adversário, embora tenha dito que a indicação ainda assim o surpreendeu. Enquanto o senador tem uma chapa pura sem coligações, Lula conseguiu reunir os partidos de esquerda em torno de si, sendo eles: PSB, PDT, PSOL, Rede, PCdoB e PV.

Flávio anunciou Gaspar como candidato a vice na quarta-feira, 5. A escolha de um nome do próprio PL ocorreu depois de PP e Republicanos decidirem manter neutralidade na disputa pelo Palácio do Planalto.

Ao apresentar o companheiro de chapa, o senador destacou a origem nordestina do deputado e sua atuação como relator da CPI do INSS e na área de segurança pública. Gaspar, por sua vez, afirmou que será um soldado leal durante a campanha.

Autonomia da PF

Haddad aproveitou para reforçar que o presidente Lula não vai interferir nas investigações da Polícia Federal (PF) que envolvem seu filho mais velho, o empresário Fábio Luís Lula da Silva, o Lulinha.

“O Lula vai deixar a Polícia Federal trabalhar porque a nós interessa a verdade”, disse Haddad em entrevista coletiva após reunião com lideranças e militantes em Iguape (SP), no Vale do Ribeira. “Qualquer que seja, a verdade tem que ser conhecida.”

Haddad disse que o principal mérito do governo federal é garantir autonomia à PF e acusou o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) de ter agido de forma diferente quando um de seus filhos era investigado, ao trocar o diretor-geral da corporação e promover a saída do hoje senador Sergio Moro do Ministério da Justiça.

O petista defendeu que familiares de autoridades sejam responsabilizados caso cometam irregularidades, independentemente da influência política dos pais. Segundo ele, essa regra deve valer para seus próprios filhos e para os de Lula e do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), seu adversário na disputa ao Palácio dos Bandeirantes.

“Eles têm que saber que não é porque são filhos de pessoas que têm influência que essas pessoas vão usar a influência para proteger quem quer que seja”, afirmou.

Lulinha é investigado pela PF sob suspeita de tráfico de influência no governo federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

POLÍTICA - PSOL E REDE OFICIALIZAM APOIO A LULA

Do Agência Brasil

A Federação PSOL-Rede Sustentabilidade oficializou apoio à candidatura de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) à presidência da República. A convenção nacional ocorreu nesta quinta-feira (5). Os partidos já haviam sinalizado a posição quando participaram da convenção do PT, no último fim de semana.

Nas redes sociais, a federação confirmou participação na coligação para reeleger Lula. “Vamos juntos derrotar a extrema-direita, defender a democracia e construir os caminhos para um Brasil mais justo”, citou o post.

Já a federação Renovação Solidária, formada pelos partidos Solidariedade e Partido da Renovação Democrática (PRD), realizou convenção nacional nesta quarta-feira e decidiu liberar os diretórios estaduais para formarem as alianças que preferirem. Assim, a federação decidiu não apoiar nenhum candidato à presidência da República.

“A Renovação Solidária reafirma o respeito à autonomia de seus dirigentes, parlamentares, mandatários e candidatos, assegurando a liberdade de manifestação e construção política no âmbito dos diferentes campos que hoje compõem o debate eleitoral brasileiro”, afirmou a federação, em nota.

Segundo os dois partidos, a decisão também se baseia no cenário político atual, que entendem ser “de intensa polarização política” e, portanto, a independência seria uma contribuição maior ao país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - APS VAI APRESENTAR SUA POSIÇÃO À JUSTIÇA SOBRE A SUSPENSÃO DA DRAGAGEM

Empresa questiona novamente o processo após alegar que valor de sua proposta foi R\$ 10 milhões inferior à vencedora

Por VANESSA PIMENTEL redacao.jornal@redebeneews.com.br



A obra prevê o aumento da profundidade do canal de 15 para 16 metros, o que permitirá a operação de navios de maior porte, mas vem enfrentando sucessivas paralisações

Após o Tribunal de Contas da União (TCU) suspender novamente o contrato para a dragagem de aprofundamento do canal do Porto de Santos, a Autoridade Portuária de Santos (APS) informou ao BE News que ainda não foi formalmente notificada da decisão, tomada ontem (5), mas que irá cumprir a determinação e se manifestar nos autos. A estatal não

detalhou se pretende recorrer.

O Ministério de Portos e Aeroportos também foi questionado, mas não se manifestou até a publicação dessa reportagem.

A obra prevê o aumento da profundidade do canal de 15 para 16 metros, o que permitirá a operação de navios de maior porte, mas vem enfrentando sucessivas paralisações desde o início do ano.

Com a decisão mais recente, a suspensão passa a valer até o julgamento de mérito — ou seja, deixa de ser apenas provisória e permanece em vigor até a decisão final do caso. Segundo o TCU, a APS e a empresa Jan de Nul do Brasil Dragagem, responsável pela obra, serão ouvidas e terão prazo de 15 dias para apresentar manifestações adicionais.

A medida foi tomada no âmbito de uma representação que aponta possíveis irregularidades na Licitação Eletrônica nº 51/2025, conduzida pela APS. A empresa Etesco Construções e Comércio contestou sua desclassificação, que teria ocorrido por não encaminhar a planilha de composição de custos, o que classificou como um “equivoco formal”.

Segundo a representação, a proposta da Etesco era cerca de R\$ 10 milhões inferior à da empresa posteriormente classificada em primeiro lugar, o que indicaria um possível prejuízo ao erário nesse montante. O TCU acatou para avaliação e informou que a suspensão não causa prejuízo irreversível ao interesse público nem impacto imediato nas operações do porto.

Terceira paralisação

Esta é a terceira vez que o processo é interrompido: foram duas paralisações pelo TCU e uma pelo TRF-3.

As discussões sobre o aprofundamento do canal para 16 metros ganharam força entre 2022 e 2023, após a mudança na liderança do governo federal e o encerramento do debate sobre a privatização do Porto de Santos.

A licitação para a dragagem foi lançada no ano passado e vencida pela Jan de Nul do Brasil Dragagem, com proposta de R\$ 617,9 milhões.

A primeira suspensão ocorreu em janeiro deste ano, quando o TCU determinou a paralisação cautelar por indícios de irregularidades, sobretudo relacionados à desclassificação da proposta mais barata. Dias depois, o plenário do tribunal referendou a decisão.

A reversão veio em maio, quando o plenário autorizou a homologação do resultado, confirmando a vitória da Jan de Nul. Na sequência, a APS assinou o contrato, que voltou a ser suspenso em junho, pela Justiça comum (TRF-3), após ação da DTA Engenharia, também participante do certame.

A APS e a Jan de Nul recorreram ao Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3) e conseguiram derrubar o mandado de segurança da DTA, garantindo a continuidade da contratação, agora suspensa novamente pelo TCU.

Com vigência de cinco anos, o contrato prevê ainda dois anos de dragagem de manutenção. Após a emissão da ordem de serviço, a empresa iniciará os estudos e o licenciamento da obra, etapa com prazo estimado de 21 meses.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - AUTORIDADE PORTUÁRIA ASSINA CONTRATO PARA IMPLANTAR VTMS

Por Cássio Lyra redacao.jornal@redebenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) assinou contrato com o Consórcio Portulano, empresa vencedora da licitação para a implantação do VTMS (Vessel Traffic Management Information System), sistema de gerenciamento do tráfego de embarcações no Porto de Santos (SP). O contrato terá duração de cinco anos, com investimentos da ordem de R\$ 88,9 milhões.

A assinatura ocorreu na sede administrativa do Porto de Santos e contou com a presença da diretoria da APS, da empresa vencedora e, também, da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP).

Conforme o edital, a empresa terá dois anos para a implantação da infraestrutura física e tecnológica do sistema, enquanto os três anos seguintes do contrato correspondem ao suporte logístico integrado, incluindo manutenção e consolidação operacional.

A expectativa da APS é que o VTMS entre em operação assistida em agosto de 2027, após homologação pela Marinha do Brasil. A operação plena está prevista para o segundo semestre de 2028, quando todas as estações de radar, monitoramento meteorológico e sistemas hidroceanográficos estiverem em funcionamento.

Aguardado há 15 anos para sua viabilização e considerado estratégico para a modernização do Porto de Santos, o VTMS será instalado em quatro pontos: Ilha da Moela, Morro do Tejereba, Serra do Mar e Ilha Barnabé. O projeto inclui a construção de torres e a instalação de radares marítimos, sensores meteorológicos e equipamentos hidroceanográficos, além de câmeras eletro-ópticas.

As informações serão transmitidas em tempo real para um centro operacional na sede da APS, que permitirá o monitoramento completo do tráfego de embarcações — desde a aproximação até a movimentação no canal de acesso, áreas de fundeio e terminais portuários.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - MINISTRO DEFENDE SEGURANÇA JURÍDICA PARA AMPLIAR INVESTIMENTOS NOS PORTOS

Tomé Franca afirma que regras claras e articulação entre os Poderes são fundamentais para fortalecer a infraestrutura portuária

Por Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

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 na 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 ministro ressaltou que a retomada das operações, após a paralisação enfrentada em 2022, devolveu ao complexo portuário de Itajaí seu protagonismo na logística nacional

“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.

Fraga 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

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.

O seminário

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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - SUAPE RENOVA CERTIFICAÇÃO DE SEGURANÇA PORTUÁRIA POR CINCO ANOS

Reconhecimento da Conportos confirma adequação do Porto Organizado ao Código ISPS, referência internacional para proteção de instalações portuárias

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Segundo a Conportos, a certificação atesta que o Porto Organizado de Suape opera seguindo protocolos internacionais de prevenção de riscos e proteção da cadeia logística

O Complexo Industrial Portuário de Suape renovou a certificação nacional de segurança concedida pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias

Navegáveis (Conportos). O documento confirma que o Porto Organizado atende aos requisitos do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) e terá validade pelos próximos cinco anos.

A certificação é mantida por Suape desde 2004 e foi renovada após auditoria técnica e análise do Plano de Segurança Portuária do complexo. A avaliação verificou o cumprimento das normas brasileiras e dos procedimentos internacionais voltados à proteção das operações portuárias.

Entre as medidas adotadas pelo porto estão a modernização dos sistemas de controle de acesso, a ampliação do monitoramento eletrônico e a atualização dos processos de identificação e credenciamento de usuários. Atualmente, a área portuária conta com 322 câmeras de alta definição para acompanhamento das operações.

A administração de Suape também revisou as Normas de Acesso de Pessoas e Veículos (NAPV), com adequações aos padrões nacionais e internacionais de segurança. As ações são realizadas em conjunto com órgãos como Polícia Federal, Marinha do Brasil, Receita Federal e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Segundo a Conportos, a certificação atesta que o Porto Organizado opera seguindo protocolos internacionais de prevenção de riscos e proteção da cadeia logística, envolvendo embarcações, cargas, trabalhadores e instalações.

Para o diretor-presidente do Complexo de Suape, Armando Monteiro Bisneto, a renovação está relacionada aos investimentos realizados em tecnologia, inteligência e aprimoramento dos processos de segurança. "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", afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

TRANSPORTES - HIDROVIAS - PROJETO HIDROVIÁRIO NO RS ENTRA EM CONSULTA PÚBLICA ATÉ 15 DE AGOSTO

Projeto prevê contrato de 25 anos e investimentos para modernização da infraestrutura hidroviária no Rio Grande do Sul

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O projeto prevê investimentos voltados à modernização da infraestrutura hidroviária, ao aumento da segurança da navegação e à ampliação da capacidade logística da região

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) abriu consulta pública para receber contribuições sobre o projeto de concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim (SAI Sul-Mirim), no Rio Grande do Sul. Os interessados podem enviar sugestões até o dia 15 de agosto. A documentação técnica e a minuta do edital, encaminhadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), estão disponíveis para análise.

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

Podem participar usuários das hidrovias, operadores, especialistas, representantes do setor produtivo e demais interessados. As contribuições recebidas serão analisadas e poderão subsidiar o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos da futura concessão.

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

As contribuições podem ser enviadas por meio de formulário eletrônico disponível no portal da Antaq.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - BRASIL ARTICULA FRENTE PARA INFLUENCIAR DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA GLOBAL

Estratégia mira negociações globais e impacto nas exportações, majoritariamente feitas por navios

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

A construção de uma posição nacional unificada para influenciar as negociações internacionais sobre a descarbonização do transporte marítimo foi o principal consenso entre governo, indústria e setor produtivo durante o Diálogo sobre Descarbonização do Transporte Marítimo, Competitividade e Sustentabilidade da Indústria Brasileira. O evento realizado na última terça-feira (4) foi promovido pela Confederação Nacional da Indústria (CNI).



O tema foi discutido durante o Diálogo sobre Descarbonização do Transporte Marítimo, Competitividade e Sustentabilidade da Indústria Brasileira, evento promovido pela CNI

A mobilização ocorre em um momento decisivo das negociações conduzidas pela Organização Marítima Internacional (IMO), que deverá avançar, em dezembro de 2026, na definição de regras para redução das emissões de gases de efeito estufa da

navegação mundial. Como cerca de 96% das exportações brasileiras são escoadas por via marítima, as decisões podem impactar diretamente a competitividade da economia nacional.

Na avaliação da CNI, a regulamentação internacional precisa reconhecer o potencial dos biocombustíveis produzidos no Brasil e garantir uma transição energética gradual, economicamente viável e capaz de evitar a criação de novas barreiras comerciais. Para a entidade, além de reduzir emissões, as futuras regras devem estimular soluções tecnológicas alinhadas às vantagens competitivas do país.

O diretor de Relações Institucionais da CNI, Roberto Muniz, defendeu maior articulação entre governo e iniciativa privada para fortalecer a atuação brasileira nas negociações. “O mais importante neste momento é garantir uma voz unificada do Brasil”, disse.

Muniz ressaltou que o debate ultrapassa o setor marítimo e afeta diretamente a competitividade da indústria nacional. Segundo ele, o país reúne condições de ampliar a produção de biocombustíveis de forma sustentável, com rastreabilidade e sem pressão sobre o desmatamento.

Durante os debates, representantes da cadeia do etanol defenderam o combustível como alternativa imediata para reduzir as emissões da navegação. O presidente da Bioenergia Brasil, Mário Campos, afirmou que o país pode se tornar referência global no fornecimento de etanol para o setor, desde que haja avanços em regulação, infraestrutura, mercado e articulação internacional.

Na mesma linha, o CEO da Copersucar, Tomas Manzano, afirmou que o etanol brasileiro pode reduzir em até 75% as emissões de carbono em comparação aos combustíveis fósseis. Já Gustavo Leite, da Inpasa, destacou que cerca de 440 embarcações já têm capacidade para operar com o combustível, indicando avanço na preparação do mercado internacional.

Impactos

Os impactos da futura regulamentação também foram discutidos por representantes da indústria naval e do setor logístico. O head de vendas da Wärtsilä, Mario Barbosa, informou que a empresa conclui, no Complexo Industrial Portuário de Suape, o desenvolvimento de um motor movido a etanol, ressaltando que a consolidação da tecnologia dependerá da regulamentação internacional.

O head de Relações Institucionais da Maersk, Danilo Veras, afirmou que a companhia pretende operar, até 2030, uma frota de 40 navios aptos ao uso de etanol, reforçando a importância estratégica do Brasil. Já o CEO da Bunker One, Flávio Ribeiro, defendeu avanços na regulamentação nacional para viabilizar o abastecimento com combustíveis renováveis.

Representantes da Vale S.A., Santos Brasil, Suzano e MSC alertaram que a transição energética deve preservar a competitividade da indústria brasileira e evitar medidas unilaterais, como taxas regionais sobre emissões, que possam fragmentar a regulamentação internacional e elevar os custos do comércio exterior.

Encerrando o encontro, o chefe da Divisão de Negociação Climática do Ministério das Relações Exteriores, Bruno Arruda, afirmou que há consenso global sobre a necessidade de descarbonizar o transporte marítimo, mas destacou o desafio de construir regras equilibradas. Segundo ele, um acordo internacional pode reduzir custos e ampliar oportunidades para países produtores de energia renovável, como o Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - ESTADO DO RIO PEDE FALÊNCIA DE GRUPO CONTROLADOR DA REFIT

Governo afirma que empresa perdeu viabilidade econômica, descumpriu obrigações da recuperação judicial e acumula passivo superior a R\$ 25,7 bilhões

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Refinaria de Manguinhos: o governo estadual afirma que o Grupo Manguinhos perdeu viabilidade econômica e deixou de cumprir exigências básicas para seguir no processo

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.

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.

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 acrescenta 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - ANP FARÁ MAIOR OFERTA DE ÁREAS DA HISTÓRIA NA RODADA DE CONCESSÃO

Sexto Ciclo da Oferta Permanente de Concessão terá 22 setores e leilão está marcado para 7 de outubro

Do Estadão Conteúdo



Segundo a ANP, o ciclo da OPC 2026 é o de maior número de setores da história do país e o ciclo da OPP vai ofertar o maior número de blocos desde o início da oferta permanente

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) informou há pouco que o 6º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC6) vai ofertar blocos em 22 setores de blocos e dois setores com acumulações marginais, enquanto no 4º Ciclo da Oferta Permanente de Partilha da Produção (OPP4) serão licitados 13 blocos.

Segundo a ANP, 12 empresas com inscrição ativa no processo já declararam interesse para o leilão de concessão (OPC), e seis empresas para o leilão de partilha de produção (OPP). O certame está previsto para 7 de outubro.

Até 31 de agosto, empresas interessadas em participar dos leilões ainda podem se inscrever. As empresas que não apresentarem declaração de interesse dentro do prazo ainda poderão participar da disputa por meio de consórcio com empresa que o tenha feito, informou a ANP.

“É importante destacar que as declarações de interesse devem ser feitas sempre acompanhadas de garantia de oferta e que, para todas as hipóteses acima, devem ser observadas as regras dos editais da OPC e da OPP”, disse a agência em nota.

De acordo com a ANP, o ciclo da OPC 2026 é o de maior número de setores da história do país e o ciclo da OPP vai ofertar o maior número de blocos desde o início da oferta permanente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - ENVISION APOSTA EM INFRAESTRUTURA VERDE PARA EXPANSÃO DA IA

Novo campus une geração renovável, transmissão de energia e supercomputação em um único complexo

Por PR Newswire - Estadão Conteúdo

**NO CORAÇÃO DO CAMPUS ESTÁ LOCALIZADO UM CENTRO DE
SUPERCOMPUTAÇÃO PARA IA COM 120.000 METROS QUADRADOS, EQUIVALENTE À
ÁREA DE 20 CAMPOS DE FUTEBOL OFICIAIS**

A Envision, líder global em tecnologia verde, anunciou hoje a inauguração do Envision Galaxy Campus, em Ulanqab, Mongólia Interior, um complexo de infraestrutura de IA de última geração projetado para acelerar a implantação da inteligência artificial em larga escala. Alimentado diretamente por energia renovável e projetado para atingir uma capacidade superior a 2 GW, o campus de Ulanqab introduz uma nova abordagem para atender às crescentes demandas por energia e infraestrutura impulsionadas pela IA.

No coração do campus está localizado um centro de supercomputação para IA com 120.000 metros quadrados, equivalente à área de 20 campos de futebol oficiais. Uma vez totalmente operacional, o sistema foi projetado para fornecer uma capacidade de geração de tokens líder no setor em uma única

estrutura, com suporte de energia elétrica renovável diretamente conectada e do sistema proprietário de energia para IA da Envision.

Quando estiver totalmente concluída, a instalação foi projetada para fornecer um milhão de PFLOPS de capacidade computacional para IA e suportar até um milhão de aceleradores de IA, estabelecendo um novo padrão de densidade computacional em infraestrutura de IA.

“Dar suporte a um milhão de aceleradores exige um Sistema de Energia para IA desenvolvido sob medida, que integre geração renovável, infraestrutura dedicada de transmissão e armazenamento de energia em larga escala para fornecer energia limpa, estável e de baixo custo”, afirmou Ricky Zheng, gerente-geral de AIDC (Data Center de IA) da Envision. “Isso permite que a instalação ofereça até dez vezes mais capacidade de processamento por metro quadrado do que os data centers convencionais.”

Além do fornecimento de energia, o Envision Galaxy Campus aborda outro requisito crítico da IA: a conectividade em larga escala e de baixa latência. A posição de Ulanqab como um importante centro de infraestrutura digital proporciona a capacidade de rede necessária para clusters de IA compostos por centenas de milhares de aceleradores.

Os abundantes recursos eólicos e solares da região representam uma vantagem complementar. Ao combinar ativos dedicados de geração de energia renovável, infraestrutura de transmissão e gerenciamento de energia otimizado por IA, a Envision criou um modelo de infraestrutura de IA em escala de gigawatts, alimentada diretamente por eletricidade proveniente de fontes renováveis.

“A próxima fronteira da IA está na infraestrutura”, acrescentou Zheng. “À medida que os modelos de IA se tornam maiores e mais exigentes em termos de capacidade computacional, os fatores limitantes passam a ser, cada vez mais, a disponibilidade de energia, o desempenho da rede e a eficiência energética. O Envision Galaxy Campus combina energia, redes e infraestrutura física em uma escala sem precedentes, permitindo que provedores de hiperescala, empresas de tecnologia e inovadores em IA implantem e escalem a próxima geração de cargas de trabalho em IA.”

O Galaxy Campus é o primeiro projeto emblemático da iniciativa global Mission Gobi, da Envision, apresentada na VivaTech, em Paris, em junho de 2026. A iniciativa tem como objetivo construir 5 GW de capacidade de computação de inteligência artificial (IA) verde em regiões desérticas e áridas ao redor do mundo até 2030.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - SIEMENS AMPLIA LUCRO E ELEVA PROJEÇÕES PARA O ANO FISCAL

Empresa revisa para cima as perspectivas da divisão Smart Infrastructure, apesar de encomendas mais fracas na Digital Industries

Do Estadão Conteúdo

A Siemens informou que as encomendas da divisão Digital Industries cresceram menos do que o esperado no 2º trimestre, apesar de a receita ter vindo ligeiramente acima das projeções. A unidade, focada em controladores para fábricas e software, registrou alta de 10% na receita em base comparável, para 4,93 bilhões de euros, enquanto as encomendas avançaram 9%, para 4,85 bilhões de euros.

Segundo consenso compilado pela própria empresa, a receita superou a estimativa de analistas, de 4,84 bilhões de euros, mas as encomendas ficaram abaixo do previsto, de 4,92 bilhões de euros. Em termos comparáveis, o avanço de 9% nas encomendas também ficou aquém da projeção de 11,7%.

A Siemens afirmou que a divisão vem enfrentando desafios nos últimos dois anos, à medida que clientes reduzem estoques - especialmente em automação industrial, enquanto a demanda fraca na

China e a cautela nos gastos industriais adiaram uma recuperação mais ampla. A empresa manteve o guidance para a Digital Industries.

Por outro lado, a Siemens elevou a projeção para a divisão de Smart Infrastructure no ano fiscal, após fechar vários contratos de grande porte com clientes de data centers nos EUA e na Europa. A companhia agora prevê crescimento de receita comparável entre 10% e 11% na unidade, acima da faixa anterior, de 8% a 10%, e margem de lucro entre 18,5% e 19,5%, ante 18% a 19% anteriormente.

A empresa também aumentou a faixa de projeção de lucro por ação antes da alocação do preço de compra (PPA) para 11,20 a 11,50 euros, de 10,70 a 11,10 euros.

No trimestre encerrado em 30 de junho, a Siemens apurou lucro líquido de 2,27 bilhões de euros, acima dos 2,05 bilhões de euros de um ano antes, e receita de 20,79 bilhões de euros, alta de 8% em base comparável. As encomendas do grupo cresceram 14% na mesma base, para 27,90 bilhões de euros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

MUNDO CORPORATIVO – OPINIÃO - O CÉREBRO E A MENOPAUSA: O TALENTO QUE AS EMPRESAS AINDA NÃO APRENDERAM A PROTEGER



ELCK FOGNOLI

Enfermeira, jornalista e executiva com 36 anos de experiência no setor portuário. Escreve sobre neurociência, liderança, saúde feminina e os desafios da longevidade profissional
opinioao@portalbenews.com.br

Artigo publicado
pelos conselhos
Feminino e ESG
do Brasil Export

Talvez a pergunta que os conselhos de administração e as lideranças devam fazer não seja “como lidar com a menopausa?”, mas sim: quantos talentos estamos perdendo por ainda não compreendermos o cérebro feminino?

Durante décadas, o mundo corporativo discutiu sobre produtividade, inovação, diversidade e retenção de talentos. E nós, mulheres, éramos ouvintes e atuantes, até que começamos a pedir nosso lugar de fala!

E caminhamos muito bem. Digo isso com propriedade, pois vivi na pele a angústia de ter que saber como, quando e onde me posicionar e tendo como companheiro o medo de ser estereotipada, pendurado em meu pescoço...

No entanto, ao longo dos anos, frequentando fóruns, feiras, simpósios, summits e outros eventos corporativos, tenho percebido que um dos fatores que está impactando a carreira de milhões de profissionais permanece praticamente invisível e sem voz dentro das organizações: a menopausa.

Parece que só acontecerá do lado de fora... Que nunca abrirá a porta da frente de nossa casa, que nunca se fará presente dentro das empresas.

E isso acontece porque quando ouvimos a palavra “menopausa”, ainda é comum associá-la apenas às ondas de calor ou às alterações do ciclo menstrual. A ciência, porém, mostra que essa visão é limitada. O cérebro feminino é um dos órgãos mais sensíveis às mudanças hormonais dessa fase da vida.

O estrogênio não atua apenas no sistema reprodutivo. Ele participa diretamente de funções cerebrais como memória, atenção, linguagem, velocidade de processamento, regulação emocional e qualidade do sono. Durante a transição menopausal, o cérebro passa por um processo de adaptação que pode se manifestar por dificuldade de concentração, lapsos de memória, fadiga mental, ansiedade e perda temporária da confiança profissional.



Quantas mulheres já saíram de uma reunião preocupadas por não encontrarem a palavra certa? Quantas passaram a acreditar que estavam perdendo sua capacidade intelectual justamente quando acumulavam décadas de experiência?

Eu faço parte desse grupo!

A boa notícia é que a ciência responde com clareza: na maioria dos casos, não se trata de perda de inteligência nem de declínio cognitivo permanente. Trata-se de um cérebro em reorganização.

Pesquisas em neuroimagem demonstram que, durante essa transição, ocorrem alterações temporárias no metabolismo e na atividade de regiões relacionadas à memória e às funções executivas. À medida que o cérebro se adapta ao novo ambiente hormonal, muitas dessas alterações tendem a estabilizar.

Esse conhecimento muda completamente a forma como devemos olhar para a menopausa no ambiente corporativo.

Enquanto as empresas investem fortemente na atração de talentos, muitas acabam perdendo profissionais altamente qualificadas justamente no momento em que atingem sua maior maturidade técnica, capacidade de decisão e visão estratégica. Não por falta de competência, mas porque enfrentam uma fase biológica pouco compreendida e frequentemente cercada por estigma.

Ignorar essa realidade tem um custo elevado. Presenteísmo, queda da produtividade, afastamentos, desistência de promoções e até pedidos de desligamento podem estar relacionados a sintomas que poderiam ser acolhidos e gerenciados com informação e políticas adequadas.

Falar sobre menopausa no trabalho não significa criar privilégios. Significa reconhecer uma condição biológica que afeta uma parcela significativa da força de trabalho, e que merece a mesma seriedade dedicada a outros temas de saúde ocupacional.

O futuro das organizações passa pela longevidade profissional. Vivemos mais, trabalhamos por mais tempo e ocupamos posições de liderança em fases da vida antes pouco representadas nas empresas. Preparar gestores para compreender essa realidade não é apenas uma questão de inclusão; é uma estratégia de retenção de conhecimento, experiência e capital intelectual.

A menopausa não diminui o potencial de uma mulher. O que limita esse potencial é a falta de informação, o preconceito e o silêncio.

As empresas que compreenderem essa transformação estarão mais preparadas para preservar aquilo que possuem de mais valioso: pessoas experientes, capazes de liderar, inovar e transformar organizações.

Talvez a pergunta que os conselhos de administração e as lideranças devam fazer não seja “como lidar com a menopausa?”, mas sim: quantos talentos estamos perdendo por ainda não compreendermos o cérebro feminino?

Mulheres, conto com vocês nessa nova empreitada!

Afinal viveremos nela até o final de nossas jornadas.

Elck Fogagnoli escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às sextas-feiras.

TALVEZ A PERGUNTA QUE OS CONSELHOS DE ADMINISTRAÇÃO E AS LIDERANÇAS DEVAM FAZER NÃO SEJA “COMO LIDAR COM A MENOPAUSA?”, MAS SIM: QUANTOS TALENTOS ESTAMOS PERDENDO POR AINDA NÃO COMPREENDERMOS O CÉREBRO FEMININO?

COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÕES AOS EUA CAEM, MAS MDIC NÃO VÊ RELAÇÃO COM TARIFAÇO

Receu em julho foi de 5%. Como as importações aumentaram 0,6% no mês passado, o Brasil registrou déficit de US\$ 638 milhões na relação comercial com os norte-americanos

Do Estadão Conteúdo



No geral, a balança comercial brasileira registrou um superávit de US\$ 7,07 bilhões em julho. No ano, o saldo positivo chega a US\$ 49,04 bilhões

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. Os dados foram divulgados nesta quinta-feira, 6, pela

Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

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 aos Estados Unidos no mês passado, o diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), 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, que apresentou superávit de US\$ 7,067 bilhões, no âmbito geral. “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%).

Justificativa

As exportações de produtos brasileiros para os EUA caíram 5,0% em julho de 2026 e 12,2% nos sete meses do ano. No ano, a queda foi motivada por reduções nas vendas de óleos brutos de petróleo (-25,5%), café não torrado (-34,1%), sucos de frutas e vegetais (44,2%) e produtos semiacabados de ferro e aço (11%).

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.

Tensão

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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - VENDAS PARA CHINA E UE CRESCEM

Do Estadão Conteúdo

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.

Em relação à União Europeia também houve alta nas exportações, de 3,9% em julho (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 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

FINANÇAS - APÓS CORTE DE 0,25% NOS JUROS, DURIGAN CRÍTICA NÍVEL DA SELIC

Segundo o ministro da Fazenda, a taxa de 14% ao ano machuca demais a economia brasileira, inclusive contribuindo para o aumento do endividamento no país

Da Agência Brasil

Durigan disse que o cenário atual não é fruto de má vontade, mas sim do grau de incerteza elevado e uma certa ansiedade com o momento de eleição

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, enfatizou nesta quinta-feira, 6, que a taxa de juros no nível em que está é um problema na economia brasileira. “Nós estamos com um problema na economia brasileira que é a taxa de juros e quanto isso afeta o endividamento, seja público, seja privado. O compromisso do governo é fazer todo o possível dentro do ponto de vista fiscal - que é o que está



mais próximo para endereçar essa questão dos juros no próximo mandato. O juro machuca muito a economia brasileira como um todo, não só o governo”, disse, em entrevista à GloboNews.

Os comentários ocorrem um dia após o Comitê de Política Monetária (Copom) cortar a Selic em 0,25 ponto porcentual, de 14,25% para 14,00% ao ano. Esse foi o quarto corte consecutivo da taxa. Antes do início do ciclo de calibração, o juro estava em 15%.

Questionado se haveria uma má vontade do mercado financeiro ao estabelecer a taxa de juros futuro, Durigan disse que não reputa o cenário atual a uma má vontade, mas sim ao grau de incerteza elevado e uma certa ansiedade com o momento de eleição. “Nós estamos falando de o mercado comprar títulos de longo prazo, estamos falando de títulos de três, cinco e dez anos e essa projeção de futuro que hoje está em jogo.”

O ministro da Fazenda também explicou que o aspecto fiscal impacto na avaliação de juros, mas que ele não é o único. Questionado sobre se o governo debate mudanças na vinculação de ganho real do salário mínimo, Durigan disse que isso não está sendo discutido.

“À frente do Ministério da Fazenda, acompanho as oscilações que a gente teve em vários momentos em relação a repique, aumento de taxa de juros. E isso não esteve necessariamente atrelado a uma piora da condição fiscal, porque avaliações das agências de risco internacional foram melhorando a nossa nota durante o ano e os números mostram isso”, disse.

Déficit herdado

Durigan afirmou que o governo herdou um déficit grande do governo anterior, próximo de 2% do PIB, e que hoje não há mais esse déficit. “Quando fechar a conta no fim do ano, nós estamos muito próximos de fechar esse resultado.”

A preocupação é para o futuro, emendou. Nesse caso, disse, cabe um debate sobre como o País seguirá evoluindo a despesa pública e se conseguirá recompor a receita “lutando contra os incentivos fiscais e os gastos tributários ineficientes”.

O ministro afirmou que esse é um trabalho que o governo já fez e que seguirá fazendo. “Do ponto de vista do presidente Lula, a responsabilidade fiscal é uma pré-condição para que a gente discuta os outros temas que, para nós, inclusive, são mais importantes, como o desenvolvimento do País e o combate às desigualdades”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

FINANÇAS - BOLSA RECUA ABAIXO DOS 176 MIL PONTOS

Índice da B3 caiu 1,23% nesta quinta-feira. Dólar também fechou em queda, cotado a R\$ 5,10

Do Estadão Conteúdo

Depois de se sustentar no começo do dia na faixa dos 177 mil pontos, o Ibovespa encerrou o pregão desta quinta-feira perto das mínimas, em 175 mil pontos. O índice operou pressionado principalmente pelos riscos de um juro mais alto por mais tempo nas economias globais, como resultado do fortalecimento da inflação na esteira da alta do petróleo.

No fim do pregão, o Ibovespa caiu 1,23%, aos 175.546,36, perto da mínima de 175.514,86. Na máxima do dia, o principal índice da B3 foi aos 177.720,00 pontos.

O avanço do petróleo vem como resultado do aumento da tensão geopolítica na região do estreito de Ormuz, que continua afetando o humor global. Luiz Mendes, chefe de alocação da Angatu Private, afirma que o mercado segue influenciado pelo tema mesmo com sinais de avanços no curto prazo diante do risco de novas interrupções na cadeia de fornecimento global e novas escaladas nas hostilidades. “O mercado está olhando para a dinâmica que está ocorrendo há meses, de olho na opcionalidade de acabar o conflito no local”, afirma.

O movimento da bolsa também aconteceu depois do corte da Selic em 0,25 ponto porcentual, sinalizando algum espaço para novas reduções, mas deixando o mercado dividido em relação ao futuro do ciclo de calibração.

Dólar

Após encerrar o pregão da quarta-feira praticamente estável, o dólar exibiu queda firme nesta quinta-feira, na contramão do sinal predominante de alta da moeda norte-americana no exterior, embora outras divisas latino-americanas, em especial o peso colombiano, também tenham ganhado terreno.

Em baixa desde o início dos negócios e com mínima de R\$ 5,0906, o dólar à vista fechou em queda de 0,41%, a R\$ 5,1073, mas ainda acumula valorização de 0,73% nos quatro primeiros pregões de agosto, após recuo de 1,79% em julho. No ano, as perdas são de 6,95%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - DURANTE A CRISE, O CEO DEVE FALAR COM A IMPRENSA. MAS PRECISA SABER COMO



JOÃO FORTUNATO

Consultor especialista em Media Training
e Gestão de Crise e professor universitário

opinioao@portalbenews.com.br

Existe uma velha máxima na gestão de crises que continua absolutamente atual: quando o CEO desaparece, alguém ocupará o seu lugar. E esse “alguém” pode ser um concorrente, um influenciador, um cliente insatisfeito, um político, um funcionário ou simplesmente a enxurrada de especulações das redes sociais. Em uma crise, o silêncio raramente é interpretado como prudência. Na maioria das vezes, ele é percebido como despreparo, omissão ou falta de transparência.

Isso não significa que o presidente da empresa deva conceder entrevistas a todo momento ou responder a qualquer pergunta. Significa, sim, que ele precisa assumir a liderança da comunicação quando a situação coloca em risco a reputação da organização, a confiança dos públicos ou a credibilidade da marca.

O CEO não é apenas o principal executivo da companhia. Em momentos críticos, ele se transforma no principal símbolo da organização. Sua postura comunica tanto quanto suas palavras. Um dirigente sereno transmite controle. Um dirigente agressivo amplia a tensão. Um dirigente evasivo alimenta suspeitas.

O relacionamento com a imprensa durante uma crise exige, antes de tudo, respeito. Jornalistas não são adversários nem responsáveis pela crise. Estão cumprindo seu papel de informar a sociedade. Tratar a imprensa como inimiga costuma produzir exatamente o efeito contrário ao desejado: aumenta a desconfiança e incentiva uma cobertura ainda mais intensa.

O primeiro compromisso do CEO deve ser com a verdade. Se ainda não houver todas as respostas, é perfeitamente legítimo dizer que a empresa está apurando os fatos. O que não é aceitável é especular, minimizar o problema, negar evidências ou fazer promessas que talvez não possam ser cumpridas. A credibilidade perdida em uma única entrevista pode levar anos para ser reconstruída.

Outro erro frequente é transformar a entrevista em uma peça de defesa jurídica. O advogado protege a empresa nos tribunais; o CEO protege sua reputação perante a opinião pública. Embora as duas estratégias precisem caminhar juntas, elas não são iguais. Uma declaração juridicamente impecável, mas fria, distante e desprovida de empatia, pode ser um desastre sob o ponto de vista da comunicação.

Empatia, aliás, é uma das competências mais importantes em situações críticas. Se há vítimas, consumidores prejudicados, funcionários afetados ou comunidades impactadas, eles precisam ser reconhecidos antes de qualquer explicação técnica. Pessoas esperam ouvir, inicialmente, preocupação e responsabilidade, não justificativas.

Também é fundamental que o CEO fale apenas sobre aquilo que domina. Não há problema em admitir que determinadas informações serão apresentadas pelos especialistas da empresa. O presidente não precisa ser o engenheiro, o médico, o diretor de operações ou o responsável pela investigação. Seu papel é demonstrar liderança, assumir responsabilidades institucionais e comunicar as decisões da organização.

A preparação faz toda a diferença. Nenhum executivo deveria enfrentar uma coletiva ou uma entrevista exclusiva sem treinamento. Conhecer o funcionamento da imprensa, antecipar perguntas difíceis, organizar mensagens-chave e aprender a manter o controle emocional são competências que não se improvisam diante das câmeras.

Por fim, é importante compreender que, em uma crise, cada entrevista é muito mais do que uma conversa com um jornalista. Ela representa um diálogo com clientes, investidores, colaboradores, fornecedores, autoridades e toda a sociedade. Todos avaliarão não apenas o conteúdo das respostas, mas também a postura, a coerência e a capacidade de liderança daquele que representa a empresa.

Crises passam. Entrevistas ficam registradas para sempre. Muitas vezes, a opinião pública não se lembrará exatamente do que aconteceu, mas lembrará como o CEO se comportou quando sua organização foi colocada à prova. É nesse momento que se consolida, ou se destrói, a reputação de uma liderança.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente.

NENHUM EXECUTIVO DEVERIA ENFRENTAR UMA COLETIVA OU UMA ENTREVISTA EXCLUSIVA SEM TREINAMENTO. CONHECER O FUNCIONAMENTO DA IMPRENSA, ANTECIPAR PERGUNTAS DIFÍCEIS, ORGANIZAR MENSAGENS-CHAVE E APRENDER A MANTER O CONTROLE E EMOCIONAL SÃO COMPETÊNCIAS QUE NÃO SE IMPROVISAM DIANTE DAS CÂMERAS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

JUSTIÇA - STJ CONDENA MARCO BUZZI POR ASSÉDIO SEXUAL E IMPORTUNAÇÃO

Defesa do ministro chegou a alegar “disfunção erétil” para rebater acusações, mas ele foi punido com perda do cargo com remuneração proporcional ao tempo de contribuição

Do Estadão Conteúdo



Além do processo administrativo no STJ, Buzzi também responde por desvio de conduta no CNJ e a um inquérito criminal perante o Supremo Tribunal Federal

Em decisão inédita, o ministro Marco Aurélio Gastaldi Buzzi, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), foi punido nesta quinta-feira, 6, por importunar sexualmente uma jovem de 18 anos e assediar uma ex-assessora.

Uma das advogadas de Buzzi, Maria Fernanda Saad Ávila, afirmou que havia contradições nos depoimentos das testemunhas de acusação. A defesa do ministro também alegou que ele tem dificuldades de locomoção e disfunção erétil e, por isso, não teria como cometer os abusos.



A pena definida foi a perda do cargo com remuneração proporcional ao tempo de contribuição, como prevê o novo entendimento aplicado pelo Supremo Tribunal Federal (STF), que foi disciplinado nesta semana pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ). Ele já estava afastado cautelarmente há seis meses e foi julgado em um processo administrativo disciplinar.

Dos 28 ministros que participaram da votação, apenas quatro - João Otávio de Noronha, Moura Ribeiro, Regina Helena Costa e Gurgel de Faria - defenderam a aplicação da aposentadoria compulsória. O argumento usado foi de que, quando o processo contra Buzzi foi aberto, a regra anterior para punição em processos disciplinares ainda estava em vigor.

Inicialmente, a Procuradoria-Geral da República (PGR) havia pedido a aposentadoria compulsória de Buzzi. Na sessão desta quinta-feira, trocou pela recomendação para o STJ demitir o ministro.

As acusações contra o ministro foram apresentadas por uma ex-funcionária do gabinete dele, que relatou episódios de toques e insinuações. A outra denúncia foi apresentada por uma jovem de 18 anos, que relatou ter sido importunada sexualmente pelo ministro.

O crime teria ocorrido durante o recesso, quando Buzzi recebeu uma família de amigos em sua casa de praia, em Balneário Camboriú (SC). A filha do casal, que chamava o ministro de tio, relatou que Buzzi tentou agarrá-la à força e tocá-la no mar.

Dificuldades de locomoção

Em entrevista ao G1, Maria Fernanda sustentou que o ministro tem dificuldades de locomoção e precisou de auxílio no mar. "Ele tem dificuldades motoras. Quem já o viu sabe que ele usa bengala, além de uma palmilha por ter o encurtamento de uma perna. Especialmente na praia, em que ele não faz uso de nenhum desses dois auxílios, ele geralmente... É uma coisa que parte até das pessoas que estão caminhando com ele. A própria denunciante descreve outras idas ao mar, em dias anteriores, em que o auxiliou para entrar [no mar] por causa da dificuldade", afirmou a advogada.

Disfunção erétil

Outro argumento levantado pela defesa para rebater as acusações de assédio foi que o ministro sofre com disfunção erétil. A defesa juntou um relatório urológico para rebater a alegação de uma das vítimas de que teria sentido o ministro com o pênis ereto em uma das situações de assédio.

'Interesses na Corte'

Em abril deste ano, a defesa do ministro negou as denúncias contra o magistrado e acusou a mãe de uma das vítimas, que também é advogada, de ter "interesses diretos" em outras decisões e julgamentos na Corte.

Os advogados do ministro disseram em nota que as "alegações apresentadas até o momento carecem de provas concretas" e que "chama atenção" o fato de que as denúncias foram feitas por uma advogada que supostamente teria "interesses diretos em processos e decisões no âmbito do Superior Tribunal de Justiça".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

JUSTIÇA - JUSTIÇA ELEVA PENAS DE LESSA E QUEIROZ

Ex-policiais foram condenados pelos assassinatos da vereadora Marielle Franco e seu motorista

Do Estadão Conteúdo

A Justiça do Rio de Janeiro aumentou a pena dos ex- -policiais militares Ronnie Lessa e Élcio Queiroz pelos assassinatos da vereadora Marielle Franco e do motorista Anderson Gomes, além da tentativa de homicídio de Fernanda Chaves. O Estadão tenta localizar a defesa do ex-policiais.

A decisão da terça-feira, 4, aumenta a pena de Ronnie Lessa de 78 anos e nove meses para 81 anos e 10 meses de prisão, enquanto Elcio Queiroz passou de 59 anos e oito meses para 76 anos e seis meses de prisão.

Executores confessos da ex-parlamentar, Lessa e Queiroz estão presos desde março de 2019. A dupla foi denunciada e condenada por duplo homicídio triplamente qualificado, por um homicídio tentado e pela receptação do veículo Cobalt utilizado no dia do crime, no dia 14 de março de 2018.

A decisão da Primeira Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJ-RJ) atende a um recurso do Ministério Público do Rio de Janeiro (MPRJ).

O Gaeco sustentou que a sentença não havia considerado a “repercussão internacional do crime, a forma de execução dos homicídios, com diversos disparos efetuados em via pública, em local de intensa circulação de pessoas e o planejamento da ação criminosa”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

JUSTIÇA - JULGAMENTO SOBRE JOGOS DE AZAR É SUSPENSO APÓS PEDIDO DE VISTA

Iniciativa foi do ministro Flávio Dino. Ele defende a tese de que o STF deve aproveitar a análise dos jogos de azar para também definir regras mais restritas para as bets

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu, nesta quinta-feira, 6, o julgamento que discute a proibição dos jogos de azar após um pedido de vista do ministro Flávio Dino, que defendeu o julgamento conjunto desta ação com os processos que tratam das apostas online (bets).

Está em discussão o trecho da Lei das Contravenções Penais que proíbe a exploração de jogos de azar, como bingo, jogo do bicho e caça-níqueis. A discussão é se a lei de 1941 é compatível com a Constituição de 1988 ou viola princípios da Carta Magna, como o da livre iniciativa.

Até o momento, há dois votos para manter a proibição dos jogos de azar: do relator, Luiz Fux, e do ministro Flávio Dino. Os dois divergiram, contudo, em relação ao alcance da ação.

Dino defendeu que o Supremo deve aproveitar o julgamento dos jogos de azar para definir regras mais restritas para as bets. “Não me parece que possamos, a essa altura, dar um tratamento rigoroso ao jogo do bicho e ignorar este dragão que são esses jogos perversos das bets”, afirmou.

“O relator, desde ontem, não falou só de jogo do bicho, ele falou umas 50 vezes de bet, e falou corretamente. Se dissermos que jogo de azar é contravenção, estamos falando que bet é contravenção? Se não é, por quê?”, questionou Dino.

Fux, a princípio, se manifestou contra a proposta de Dino. Após debates, disse que não se oporia a pautar, para julgamento conjunto, as ações que se concentram sobre a legalidade das bets. Ele disse que vai “verificar o estágio” da instrução dos processos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

JUSTIÇA - EX-DONO DO MASTER TEM NOVO ADVOGADO

Daniel Bialski assume defesa de Daniel Vorcaro e diz estudar estratégia para conduzir o caso

Do Estadão Conteúdo



O advogado Daniel Bialski já defendeu Michelle Bolsonaro, Carla Zambelli e Onyx Lorenzoni

O criminalista Daniel Leon Bialski assumiu a defesa do ex-banqueiro Daniel Vorcaro, investigado por suspeita de integrar um suposto esquema de fraudes financeiras bilionárias, corrupção de servidores públicos e utilização de milícia privada para intimidar adversários. A defesa será conduzida em conjunto com o advogado Sergio Leonardo e sua equipe.

A chegada de Bialski ocorre em um momento considerado estratégico para o caso. A expectativa é de que a nova equipe jurídica reavalie a condução da defesa e retome as tratativas sobre uma eventual

colaboração premiada com as autoridades. O inquérito tramita no Supremo Tribunal Federal e tem como relator o ministro André Mendonça.

Ao Estadão, Bialski afirmou que a equipe ainda está na fase inicial de análise dos autos antes de definir os próximos passos da defesa.

“Fomos recentemente contratados pelo Daniel Vorcaro para atuar juntamente com o Dr. Sergio Leonardo e equipe, na defesa. Neste momento, ainda estamos estudando o Inquérito e demais expedientes criminais instaurados para entender e escolher a melhor estratégia defensiva”, informou.

A contratação foi concluída na semana passada, após uma reunião realizada na unidade prisional conhecida como Papudinha, localizada no Complexo da Papuda, em Brasília, onde Vorcaro está detido.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

INTERNACIONAL - SENADORA GOVERNISTA PEDE VOLTA DE EMBAIXADOR BRASILEIRO À ARGENTINA

Apesar das ofensas de Milei a Lula, Patricia Bullrich sugere que governo brasileiro separe a política das relações institucionais estratégicas que os dois países sempre mantiveram

Do Estadão Conteúdo



Patrícia Bullrich é líder do bloco La Libertad Avanza (LLA), da base governista de Milei no Senado

A senadora argentina Patricia Bullrich pediu ao presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que restabeleça o embaixador brasileiro, Julio Bitelli, na Argentina e solicitou a preservação das relações institucionais entre os dois países.

Bullrich é líder do bloco La Libertad Avanza (LLA) no Senado, da base governista do presidente Javier Milei. “Peço que se separe a

política das relações institucionais estratégicas que Argentina e Brasil sempre mantiveram”, disse a senadora em discurso no Parlamento argentino.



Nesta semana, o Ministério das Relações Exteriores do Brasil rebaixou a relação diplomática com a Argentina e pretende manter apenas um encarregado de negócios internacionais. “Lula recebeu Massa, candidato rival de Milei nas eleições presidenciais, na porta do Planalto. Então, quando o nosso presidente vai ao Brasil, tem todo o direito político de apoiar quem acredita que deve apoiar”.

Segundo a senadora, o conflito bilateral é apenas uma questão de diferença ideológica, num contexto eleitoral próximo.

“Nosso país não disse uma palavra, o presidente não disse uma palavra, e a Justiça deu a possibilidade de ele Lula ver Cristina Kirchner em seu domicílio, como presa. Não aconteceu o mesmo com o presidente argentino, que pediu para ver Bolsonaro e não deixaram”, afirmou ela.

Lula não falou sobre o caso nesta quinta-feira. Porém, um dia antes, o presidente comentou a tensão em todo o continente e afirmou que a América Latina sempre foi governada pela direita, exceto pelo período em que políticos de esquerda chegaram ao poder, na chamada “onda rosa” do início do século 21.

Segundo Lula, a região agora vive um “revertério” com a vitória de expoentes da extrema direita. “A América Latina nunca foi de esquerda, sempre foi muito de direita. O melhor momento progressista que a gente viveu na América Latina foi de 2000 a 2012, quando a gente tinha presidentes com visão democrática e civilizatória avançada. Agora, deu um revertério e a extrema direita começou a ganhar em alguns países”, declarou o presidente, em entrevista aos podcasts Meteoro Brasil e Os 3 Elementos.

Diálogo

Lula disse que, em um eventual quarto mandato, pretende construir uma aliança entre países sul-americanos mesmo com grande parte deles, como Chile, Peru e Colômbia, sendo governados por ultraconservadores.

Na mesma entrevista, Lula ainda disse que pretende falar com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, sobre a necessidade do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU) se reunir para solucionar conflitos globais em andamento.

Além da conversa com Trump, Lula destacou que já falou, na semana passada, com o presidente da China, Xi Jinping, e com o presidente da Rússia, Vladimir Putin, sobre o mesmo tema.

“Na semana passada, eu liguei para o Xi Jinping para falar da necessidade do Conselho de Segurança se reunir. Ontem (terça-feira), falei com o meu amigo Putin para ele se reunir. Vou falar com o Trump também. São cinco pessoas. Se reúnam, tomem um café, um whisky, um vinho, qualquer coisa, para decidir o que vai fazer com o mundo”, declarou o presidente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

INTERNACIONAL - ONU CONDENA ATOS DOS EUA CONTRA CUBA

Setor de direitos humanos vê risco de a ilha vivenciar um cenário de “Gaza silenciosa” com ameaças e coerção

Do Estadão Conteúdo

Especialistas em direitos humanos da Organização das Nações Unidas (ONU) condenaram nesta quinta-feira, 6, as recentes medidas dos Estados Unidos contra Cuba, denunciando-as como uma tentativa de alterar a ordem constitucional de um Estado soberano por meio de ameaças e coerção.

Para evitar que uma “Gaza silenciosa” se desenrole na ilha, o grupo instou a comunidade internacional e a sociedade civil a agirem rapidamente.

Desde junho de 2026, os EUA têm ampliado as sanções unilaterais contra setores importantes da economia cubana. Entre os desdobramentos recentes, o governo americano bloqueou ainda mais a aquisição de combustível, mesmo por razões humanitárias, em um momento em que Cuba enfrenta uma grave escassez de combustível e sofreu recentemente seu terceiro grande apagão nacional.

“Energia, transporte, irrigação e serviços básicos estão entrando em colapso simultaneamente, afetando desproporcionalmente mulheres, crianças, idosos e outros grupos vulneráveis, incluindo pequenos agricultores na economia rural”, afirmam os especialistas em documento publicado no website da ONU.

O governo dos EUA deve cessar todas as ameaças e atos hostis contra a soberania de Cuba e revogar todas as medidas que impõem ao país e que contrariam o direito internacional”, afirmaram os especialistas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

INTERNACIONAL - TRUMP DISCUTE COM SECRETÁRIO DE DEFESA POR ESCASSEZ DE MUNIÇÕES

Segundo jornal americano, presidente ficou irritado com a falta de mísseis de longo alcance e interceptadores de defesa aérea, o que restringe ações na guerra contra o Irã

Do Estadão Conteúdo



Trump acreditava que o problema dos estoques de armamentos já havia sido solucionado e questionou seu secretário de Defesa em reunião

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, demonstrou insatisfação com a condução da guerra contra o Irã e cobrou explicações do secretário de Defesa, Pete Hegseth, sobre a escassez de munições das Forças Armadas americanas, segundo informações publicadas pelo The Washington Post nesta quarta-feira, 5.

A discussão ocorreu durante uma reunião em Camp David, na semana passada, em meio às preocupações da Casa Branca com a capacidade militar dos EUA de sustentar o conflito.

Trump acreditava que o problema dos estoques de armamentos já havia sido solucionado e questionou Hegseth sobre a situação. Fontes ouvidas pelo jornal, sob condição de anonimato, afirmaram que a falta de munições de precisão, especialmente mísseis de longo alcance e interceptadores de defesa aérea, passou a restringir as opções militares americanas contra o Irã.

O esgotamento dos arsenais foi um dos fatores que levaram Trump a recuar da ideia de realizar uma nova ofensiva de grande escala contra alvos iranianos. Na segunda-feira, 3, o presidente afirmou ter autorizado e posteriormente cancelado “o maior ataque desde a Segunda Guerra Mundial”, enquanto aguardava novos desdobramentos das negociações sobre o Estreito de Ormuz.

Embora o governo americano tenha firmado novos contratos para ampliar a produção de armamentos considerados estratégicos, como os mísseis Patriot, a recomposição dos estoques deverá levar anos. A indústria de defesa estima que alguns sistemas só poderão ser entregues até dois anos após a assinatura dos contratos, o que impede uma reposição imediata.

Desde o início da guerra, os Estados Unidos consumiram grandes quantidades de munições. Apenas no primeiro mês do conflito, foram disparados mais de 850 mísseis de cruzeiro Tomahawk e mais de 1.000 interceptadores dos sistemas Patriot e THAAD, segundo informações do WP. Um oficial americano também afirmou ao jornal que mais de 1.300 mísseis balísticos de ataque foram empregados nas operações.

Reflexos

A redução dos estoques também afeta outros cenários de interesse estratégico para Washington. A escassez de interceptadores compromete a capacidade dos Estados Unidos de apoiar aliados e de responder simultaneamente a diferentes frentes de conflito, incluindo a guerra na Ucrânia, que também depende desse tipo de armamento para reforçar sua defesa aérea.

A limitação de munições levou militares americanos a revisar os critérios para o emprego de interceptadores, avaliando com maior rigor quais ameaças justificam o uso desses sistemas diante da dificuldade de reposição.

Durante a reunião em Camp David, Hegseth teria atribuído parte da responsabilidade pela situação ao vice-secretário de Defesa, Stephen Feinberg, afirmando que ele não havia informado adequadamente a Casa Branca sobre a gravidade da escassez. A conversa expôs o desgaste na relação entre Trump e seu secretário de Defesa, um dos principais defensores de uma resposta militar mais dura ao Irã no início do conflito.

A Casa Branca negou a versão publicada pelo Washington Post. Em resposta ao jornal, a secretária de imprensa afirmou que o relato é “100% falso” e disse que a conversa descrita nunca ocorreu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026

INTERNACIONAL - COREIA DO NORTE TESTA MÍSSEL BALÍSTICO

Lançamento foi realizado em direção ao mar dias antes dos exercícios de EUA e Coreia do Sul
Do Estadão Conteúdo

A Coreia do Norte lançou nesta quinta-feira (6) um míssil balístico de curto alcance em direção ao mar, segundo autoridades de países vizinhos, retomando os testes de armamentos dias antes de Estados Unidos e Coreia do Sul iniciarem seus exercícios militares anuais, que Pyongyang classifica como um ensaio de invasão.

O disparo, a partir da área costeira de Wonsan, no leste do país, foi detectado por volta das 17h (horário local), informou o Estado-Maior Conjunto sul-coreano. As Forças Armadas da Coreia do Sul disseram ter reforçado a vigilância e estar coordenando de perto a resposta com EUA e Japão.

O ministro da Defesa do Japão, Shinjiro Koizumi, afirmou que o míssil caiu nas águas ao largo da costa leste norte-coreana e que não há relatos de que tenha alcançado território japonês.

Koizumi disse que os lançamentos recorrentes de mísseis pela Coreia do Norte representam ameaça ao Japão e à região e que Tóquio apresentou protesto a Pyongyang por meio das embaixadas em Pequim.

Já o Conselho de Segurança Nacional da Presidência sul-coreana classificou o lançamento balístico como uma “provocação” que viola resoluções do Conselho de Segurança da ONU e pediu que o governo norte-coreano interrompa esse tipo de ação. Foi o primeiro lançamento balístico norte-coreano desde o fim de junho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

SETOR ELÉTRICO SE PREPARA PARA DIA DOS PAIS DE 2026, APÓS SISTEMA QUASE ENTRAR EM COLAPSO HÁ UM ANO

Excesso de geração solar em telhados e baixa demanda preocupa Operador Nacional do Sistema
Por Manoel Ventura — Brasília



Placas de energia solar em telhado do Rio — Foto: Pedro Teixeira/Agência O Globo

Um ano depois de o sistema elétrico ficar à beira de um colapso por conta do excesso de geração de energia solar em telhados e da baixíssima demanda, no Dia dos Pais de 2025, o setor se prepara para a data comemorativa de 2026.

O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) já emitiu um alerta de “sinal vermelho” para as distribuidoras se prepararem para acionar, no domingo,

um plano emergencial para gerir excedentes de energia do sistema nacional e evitar apagão.

O acionamento, no entanto, só será confirmado no sábado, quando a programação de domingo será definida, de acordo com pessoas envolvidas no assunto.

O plano é acionado quando há excesso de geração inflexível no sistema elétrico, ou seja, que não pode ser manejada pelo operador, e pelo pouco consumo de energia.

Esse cenário decorre da forte produção de energia solar em telhados e pelo consumo baixo pelo fato de ser um domingo, quando há muito menos demanda da indústria e do comércio.

O Dia dos Pais é um marco importante para isso porque as famílias tendem a estar reunidas em um dia com alta irradiação solar. Em dias em que a carga é reduzida e a contribuição da micro e minigeração distribuída (como é chamada a produção de energia em telhados) alcança patamares elevados, o sistema elétrico pode ser submetido a situações de demanda líquida muito baixa.

O plano de emergência prevê, entre outras ações, o corte de usinas de pequeno porte, conectadas diretamente à rede de distribuição e que não são controladas pelo operador. Em geral, pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), usinas a biomassa e usinas eólicas e solares de menor porte.

No Dia dos Pais do ano passado, o sistema passou por um estresse na sua operação no início da tarde. Naquele momento, a geração distribuída foi responsável por 37,6% da demanda. Com a elevada a geração de energia em telhados, o ONS reduziu a produção de hidrelétricas e termelétricas e cortou 98,5% do potencial de geração de energia eólica e solar centralizadas (em usinas) estimado para aquele horário.

Restaram apenas 2 gigawatts (GW) de geração flexível — cerca de 5% do total — para ser manejada pelo ONS naquele momento. Se essa margem fosse consumida, o operador teria que violar restrições técnicas, como operar usinas abaixo do mínimo seguro ou desrespeitar limites técnicos de linhas transmissão, coisas que comprometem a segurança do sistema. Um risco para o sistema.

Os dias críticos para segurança do sistema elétrico aumentaram. Levantamento da Volt Robotics aponta que, entre janeiro e julho deste ano, já foram seis dias de estresse. No mesmo período de 2025, houve três dias críticos.

Dois anos antes, em 2024, houve apenas um em dia em que foi necessário cortar acima de 80% da geração eólica e solar potencial para manter a operação do sistema.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/08/2026

O IMPACTO DO PREÇO DO PETRÓLEO E DO AUMENTO DA PRODUÇÃO NA ARRECADAÇÃO DO GOVERNO

Por Ana Carolina Diniz



Refinaria Gabriel Passos, da Petrobras, em Betim — Foto: DOUGLAS MAGNO/AFP

O aumento do preço do petróleo no mercado internacional deve impulsionar a arrecadação do governo federal em 2026. A combinação entre a valorização do barril de Brent e o crescimento da produção brasileira de petróleo pode elevar em 40,4% as receitas da União com a exploração de recursos naturais. A estimativa é do Banco Pine, em estudo antecipado para o blog.

Na quinta-feira, a Petrobras anunciou o terceiro maior lucro trimestral de sua história. Entre abril e junho, a estatal teve ganhos de R\$ 52,4 bilhões, um avanço de 96,8% na comparação com igual período do ano passado, superando a estimativa dos analistas de mercado, em torno de R\$ 45 bilhões. No acumulado do primeiro semestre, o lucro subiu 37,6% e alcançou R\$ 85,1 bilhões.

O banco considera um cenário em que o barril do Brent permaneça em torno de US\$ 85 ao longo do ano, acumulando valorização de aproximadamente 40% em 2026, com o dólar cotado a R\$ 5,11.

Nesse contexto, as receitas do governo com recursos naturais cresceriam 31,4%. Além disso, diante da expectativa de expansão de 7,7% da produção brasileira de petróleo em 2026, segundo projeção da Opep+, a arrecadação com royalties deverá avançar cerca de 9%, levando o crescimento total das receitas de exploração de recursos naturais a 40,4%.

Para o economista do Banco Pine, Pedro Batistella Del Grande, o comportamento das commodities deve continuar favorecendo as contas públicas neste ano.

- Mesmo com o aumento dos gastos discricionários vinculados ao petróleo, o resultado primário deve ser compatível com o cumprimento da meta fiscal para este ano, consideradas as deduções legais.

Segundo os cálculos do banco, o efeito combinado do aumento dos preços e do maior volume de produção deve gerar R\$ 53,2 bilhões em receitas adicionais para o governo federal. Isoladamente, esse reforço de caixa reduziria o déficit primário para R\$ 3,4 bilhões, o equivalente a 0,03% do PIB.

Mas parte desse ganho é compensada pelas medidas adotadas pelo governo para reduzir o impacto da alta do petróleo sobre os consumidores. De acordo com estimativas da Secretaria de Política Econômica, o subsídio aos importadores de diesel e a subvenção federal de R\$ 1,12 por litro de diesel têm impacto de cerca de R\$ 3 bilhões por mês nas contas públicas, acumulando R\$ 12 bilhões até o momento e podendo atingir R\$ 18 bilhões caso a subvenção seja prorrogada por mais dois meses.

Com essa despesa adicional, o Pine projeta déficit primário de R\$ 21,4 bilhões em 2026, equivalente a 0,2% do PIB. Ainda assim, o resultado representa melhora em relação ao déficit estimado de R\$ 61,1 bilhões em 2025, correspondente a 0,4% do PIB.

- Com a inclusão dessa despesa adicional de R\$ 18 bilhões, nosso exercício mostra déficit primário de R\$ 21,4 bilhões – equivalente a 0,2% do PIB -, ante um déficit de R\$ 61,1 bilhões – correspondente a 0,4% do PIB em 2025. Esse resultado reforça a importância dos royalties no aumento da receita do governo.

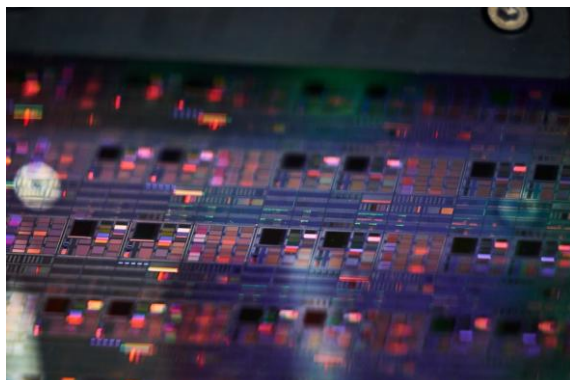
Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/08/2026

TRUMP ANUNCIA TARIFAS SOBRE MINERAL CRÍTICO IMPORTADO PARA COMPETIR COM A CHINA EM ENERGIA SOLAR E CHIPS

Taxa de 15% vai ser aplicada sobre o polissilício, usado em painéis solares e semicondutores. Alíquota também vai incidir sobre produtos fabricado com a matéria-prima. Objetivo é estimular produção nacional

Por O Globo, com agências internacionais — Washington



Trump anuncia novas tarifas para importação de polissilício, usado em chips e painéis solares — Foto: Bloomberg

O presidente Donald Trump determinou a adoção de novas tarifas, além da fixação de preços mínimos para produtos fabricados a partir do polissilício importado, matéria-prima utilizada na fabricação de semicondutores e painéis solares. Essa substância é considerada um mineral crítico e é produzido principalmente na China. O argumento de Trump é que a dependência dos Estados Unidos de fornecedores estrangeiros representa uma

ameaça à segurança nacional.

A decisão do presidente dos EUA, baseada na Seção 232 da Lei de Expansão Comercial de 1962, visa apoiar as cadeias de suprimentos domésticas de chips e energia solar, essenciais para competir com Pequim nas áreas de inteligência artificial e energia.

Pela determinação de Trump, derivados de polissilício importados — incluindo wafers (lâminas) de silício, células fotovoltaicas e módulos solares — estarão sujeitos a uma tarifa de 15% a partir de 4 de dezembro. O presidente assinou a proclamação na quinta-feira.

A medida também estabelece preços mínimos de importação de US\$ 21 por quilograma para o polissilício; US\$ 100 por quilograma para lingotes e wafers de polissilício; US\$ 0,22 por watt para células solares; e US\$ 0,38 por watt para módulos solares.

A iniciativa busca estimular a produção doméstica de polissilício e de produtos fabricados a partir desse material, o que pode fortalecer a cadeia de suprimentos da indústria solar nos Estados Unidos, que há mais de uma década enfrenta dificuldades para se consolidar no país.

As medidas sucedem uma série de disputas comerciais que resultaram na imposição de tarifas sobre equipamentos solares provenientes da China e de alguns países do Sudeste Asiático. Autoridades americanas concluíram que fabricantes estrangeiros vinham transferindo a produção entre diferentes países para contornar essas tarifas.

As novas taxas de importação, no entanto, também ameaçam elevar o custo dos módulos solares, criando mais um obstáculo para desenvolvedores de projetos de energia renovável, que já enfrentam

o fim de subsídios federais e a mudança de prioridade do governo Trump em favor dos combustíveis fósseis.

As ações de empresas com operações de fabricação de equipamentos solares nos Estados Unidos avançaram no pós-mercado. As da First Solar, maior fabricante de painéis solares do país, chegaram a subir até 8%, enquanto os papéis da T1 Energy avançaram 6,3%.

Embora os Estados Unidos tenham sido líderes na produção de polissilício entre o início e meados dos anos 2000, empresas chinesas ganharam destaque e, ao fim da última década, passaram a dominar a produção mundial do material.

A decreto de Trump determina a criação de um programa de incentivos destinado a atrair a produção de polissilício e de seus derivados para os Estados Unidos. O secretário de Comércio terá autorização para firmar acordos específicos com empresas a fim de estimular esses investimentos.

As empresas também poderão obter isenção das tarifas em determinados casos vinculados aos seus investimentos em território americano — os chamados planos de realocação da produção (onshoring), que serão avaliados pelo secretário de Comércio, conforme a determinação de Trump. As companhias cujos planos forem aprovados pelo governo poderão importar parte dos equipamentos e insumos necessários à produção sem pagar as novas tarifas.

O adiamento da entrada em vigor das tarifas representa um revés para fabricantes americanos, que haviam alertado que a medida daria aos desenvolvedores de projetos de energia renovável tempo para ampliar as importações de produtos baratos e formar estoques de equipamentos livres de tarifas.

No entanto, a ordem de Trump afirma que o governo fiscalizará o comércio e adotará medidas para restringir importações de empresas que forem identificadas acumulando estoques de polissilício ou de seus derivados.

Vitória decisiva

A medida foi comemorada por representantes da indústria.

— Pela primeira vez, os Estados Unidos estão protegendo toda a cadeia de suprimentos da energia solar com uma única medida — e recompensando os fabricantes que produzem no país — ao mesmo tempo em que dão um passo importante para fortalecer a cadeia doméstica de fornecimento de semicondutores. É assim que se repatria uma indústria — afirmou Jon Toomey, presidente da Coalition for a Prosperous America.

Fabricantes americanos de equipamentos solares, entre eles First Solar, T1 Energy e Hanwha QCells, elogiaram a iniciativa de Trump. O presidente-executivo da T1 Energy, Dan Barcelo, classificou a decisão como uma “vitória decisiva para a manufatura avançada americana e para os investimentos nas cadeias domésticas de suprimento de energia”.

A proclamação de Trump também abre caminho para investimentos diretos nos Estados Unidos em fabricantes de células e wafers solares. O país já havia adotado outras iniciativas para estimular essa capacidade produtiva, incluindo créditos tributários adicionais para desenvolvedores que instalassem equipamentos solares fabricados nos EUA, mas esses incentivos foram gradualmente eliminados.

O foco da medida recai sobre o polissilício de grau solar e de grau eletrônico — cristais de silício altamente refinados amplamente utilizados nas tecnologias que sustentam a vida moderna. O polissilício de grau eletrônico representa praticamente o início da cadeia de fabricação de semicondutores, sendo um insumo indispensável para os chips presentes em produtos que vão de smartphones e equipamentos médicos a armas guiadas de precisão e sistemas de controle de voo.

Já o polissilício de grau solar — menos puro, porém mais comum — é a principal matéria-prima dos painéis solares de silício cristalino utilizados para geração de eletricidade.

As tarifas são resultado de uma investigação conduzida pelo Departamento de Comércio, iniciada em julho do ano passado, que abrangeu tanto o polissilício quanto seus derivados, expondo uma ampla cadeia de suprimentos à possibilidade de tarifas e restrições às importações.

A apuração faz parte de uma série de investigações conduzidas com base na Seção 232 da Lei de Expansão do Comércio de 1962, enquanto Trump busca ampliar a capacidade manufatureira doméstica e diversificar as cadeias de suprimentos dos Estados Unidos.

O presidente trabalha para reconstruir sua política de tarifas globais depois que a Suprema Corte decidiu contra a primeira rodada de sobretaxas impostas com base na Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional (International Emergency Economic Powers Act).

Defensores da produção doméstica de polissilício argumentam que a fabricação de polissilício de grau solar nos Estados Unidos não é lucrativa aos preços atuais sem algum tipo de proteção comercial e incentivaram o governo a concentrar as medidas sobre o material proveniente da China ou ligado ao país, atualmente o maior fornecedor mundial.

Segundo eles, o objetivo deve ser estabelecer tarifas suficientemente elevadas para compensar o excesso de capacidade produtiva e a prática de preços abaixo do custo por parte da China.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/08/2026

EXPORTAÇÕES CHINESAS DISPARAM, PUXADAS POR IA

Vendas para os EUA sobem 17% em julho, apesar de tarifas do Trump. Remessas de produtos chineses para a União Europeia continuaram a crescer

Por Bloomberg — Pequim



Exportações e importações da China dispararam em julho — Foto: Bloomberg

As exportações e importações da China conseguiram superar os transtornos provocados pelas condições climáticas extremas em julho, à medida que um superciclo global de investimentos em inteligência artificial impulsiona a demanda por produtos tecnológicos tanto no exterior

quanto no mercado doméstico.

Os embarques ao exterior cresceram 23,9% em relação ao ano anterior, acima das expectativas dos analistas, marcando o segundo mês consecutivo de expansão superior a 20%, segundo dados divulgados nesta sexta-feira pela Administração Geral das Alfândegas da China.

As importações, por sua vez, avançaram 27,5%, resultando em um superávit comercial de US\$ 112,5 bilhões e colocando o país no caminho para superar o recorde registrado no ano passado.

Para os Estados Unidos, as exportações da China aumentaram 17% em relação ao ano anterior, acelerando em comparação com os cerca de 14% registrados em junho, e as importações aumentaram 15%, segundo os dados oficiais, enquanto os dois gigantes continuam envolvidos em uma guerra comercial, apesar dos esforços para aliviar as tensões.

No caso da União Europeia, as vendas chinesas continuaram a crescer, com uma expansão de 16% em termos anuais em julho, ao passo que as importações provenientes do bloco recuaram 1%. Embora as tensões com os principais parceiros comerciais tenham aumentado, o superávit comercial



da China com a União Europeia continuou avançando, atingindo um novo recorde de US\$ 33,8 bilhões em julho.

O crescente domínio das empresas chinesas ao longo da cadeia global de valor também tem aumentado as tensões com a Europa e os Estados Unidos, especialmente em setores como a indústria automobilística e, mais recentemente, a produção de equipamentos para centros de dados.

Superávit comercial histórico

A segunda maior economia do mundo alcançou no ano passado um superávit comercial histórico de quase US\$ 1,2 trilhão (US\$ 6,1 trilhões, na cotação atual), o que ajudou seu setor industrial a superar uma prolongada queda no consumo interno.

“O desempenho robusto ocorreu apesar das interrupções nos principais portos provocadas por tufões”, escreveram analistas do Barclays, liderados por Yingke Zhou, em relatório. “As exportações ligadas à inteligência artificial e às tecnologias verdes continuam sendo beneficiadas pelo ciclo global de investimentos em IA e pela transição energética. Por outro lado, a fraqueza das exportações intensivas em mão de obra segue pressionando o mercado de trabalho e o consumo.”

Depois de absorver os impactos das tarifas impostas por Donald Trump e da guerra no Oriente Médio, o país atravessa agora um período de chuvas intensas. O tufão Bavi tornou-se a tempestade mais forte a atingir a província de Zhejiang em quase oito décadas, levando alguns dos portos mais movimentados do país a suspender temporariamente suas operações.

As exportações em forte alta de produtos eletrônicos ligados à inteligência artificial, bem como de outros bens de tecnologia de ponta, como veículos elétricos, têm amortecido uma desaceleração mais intensa da economia neste ano.

Ao mesmo tempo, o boom do comércio exterior está ampliando uma divisão persistente dentro da economia chinesa e reduzindo a necessidade de as autoridades intensificarem o apoio ao consumo doméstico, apesar da fraqueza da demanda interna.

— As exportações continuam sendo o principal motor do crescimento — afirmou Lynn Song, economista-chefe para a Grande China do ING Bank, em Hong Kong.

“Os dados do comércio exterior da China continuam mostrando uma divisão cada vez maior entre a velha e a nova economia. O crescimento robusto das importações e exportações em julho demonstrou a força da indústria ligada à tecnologia, enquanto as exportações de produtos tradicionais ficaram bem abaixo do ritmo registrado pelo indicador geral”, escreveu David Qu, economista para China da Bloomberg Economics.

O aumento do superávit comercial da China também desencadeou um intenso debate entre economistas sobre o papel da moeda chinesa na preservação da competitividade da indústria do país.

Desde o início deste ano, as autoridades chinesas vêm prometendo promover um “comércio equilibrado” e ampliar as compras de produtos do exterior.

As importações de fato dispararam neste ano, embora os fatores relacionados aos preços tenham desempenhado um papel mais importante. Em um sinal de que nem mesmo o forte avanço das importações tem sido suficiente para acompanhar o ritmo das exportações, o superávit comercial acumulado pela China até julho superou, pela primeira vez desde fevereiro, o nível registrado no mesmo período do ano passado.

A disparada dos preços de chips e de commodities, como petróleo e metais, inflou os números do comércio exterior chinês, fazendo com que as exportações e importações crescessem menos quando medidas em volume. Além disso, com trilhões de dólares sendo direcionados para a inteligência artificial, a escassez de semicondutores e de outros componentes eletrônicos fez com que os preços de alguns chips saltassem até 700% nos últimos 12 meses.

Os preços das exportações aumentaram 8% em junho na comparação com o mesmo mês do ano anterior, segundo os dados oficiais mais recentes, registrando a terceira alta consecutiva após quase três anos de quedas. Já os preços das importações dispararam 25% em junho, a maior elevação desde o início da série histórica, em 2006. Em termos de volume, porém, as importações cresceram apenas 4% em junho.

A China também manteve a redução das importações de petróleo bruto. Em termos de volume, porém, a queda desacelerou para 24% na comparação anual, após recuo de 41% registrado em junho.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/08/2026

PETROBRAS QUASE DOBROU O LUCRO DURANTE A GUERRA DE TRUMP NO ORIENTE MÉDIO: POR QUE O GANHO FOI ALÉM DO ESPERADO?

Estatual tem seu terceiro maior lucro trimestral da história: R\$ 52,4 bi, alta de 96,8%, bem acima do projetado por analistas, e distribui R\$ 17,4 bi em dividendos

Por Bruno Rosa — Rio



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

A Petrobras superou ontem todas as expectativas de analistas de mercado e apresentou o seu terceiro maior lucro líquido trimestral da história: R\$ 52,4 bilhões entre abril e junho. A estatal praticamente dobrou o resultado do mesmo período do ano passado.

A alta foi de 96,8%, superando a estimativa dos analistas de mercado, em torno de R\$ 45 bilhões. No acumulado

do primeiro semestre, o lucro subiu 37,6% e alcançou R\$ 85,1 bilhões.

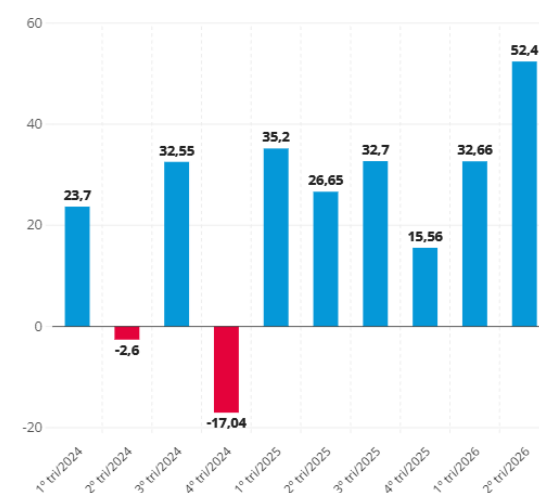
Os R\$ 93,8 bilhões em lucro ajustado antes de juros, impostos, depreciação e amortização superaram o consenso médio de R\$ 91,3 bilhões compilado pela agência Bloomberg entre agentes do mercado.

O recorde na sua produção de petróleo no pré-sal contribuiu para o resultado da Petrobras, mas a disparada do petróleo após o início da guerra entre Estados Unidos e Irã, no fim de fevereiro, teve papel-chave no balanço financeiro.

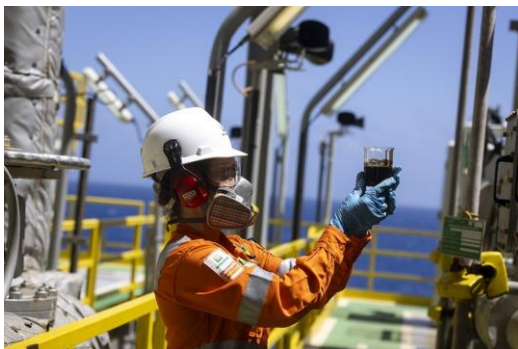
O período entre abril e junho foi o primeiro trimestre completo sob os efeitos da guerra no Oriente Médio sobre o mercado internacional de petróleo. De acordo com a estatal, o preço médio do barril do Brent, referência internacional, no período, foi de US\$ 104,52, uma alta de 54,1% em relação ao segundo trimestre de 2025, quando a cotação foi de US\$ 67,82.

Lucro líquido no trimestre

(Em R\$ bilhões)



Fonte: Petrobras



Dessa forma, a Petrobras se juntou a grandes companhias, incluindo ExxonMobil, Chevron e Shell, na obtenção de lucros extraordinários em meio à desorganização do mercado de energia provocada pelas guerras na região do Golfo Pérsico e entre Rússia e Ucrânia.

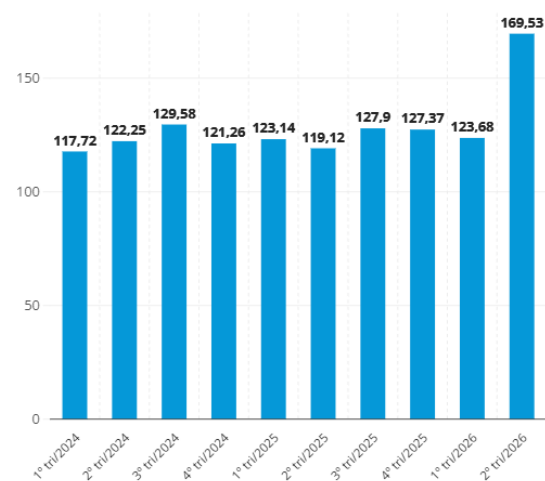
Funcionária confere amostra de óleo no navio-plataforma P-71, instalado no campo de Itapu, no pré-sal da Bacia de Santos, a 200 km da costa do Rio de Janeiro — Foto: Márcia Foletto

Dividendos de R\$ 17,4 bi agradam investidores

A receita de vendas foi de R\$ 169,530 bilhões no segundo trimestre, alta de 42,3% em relação ao mesmo período do ano passado. No semestre, o avanço chegou a 21%, para R\$ 293,216 bilhões.

Receita de vendas no trimestre

(Em R\$ bilhões)



Fonte: Petrobras

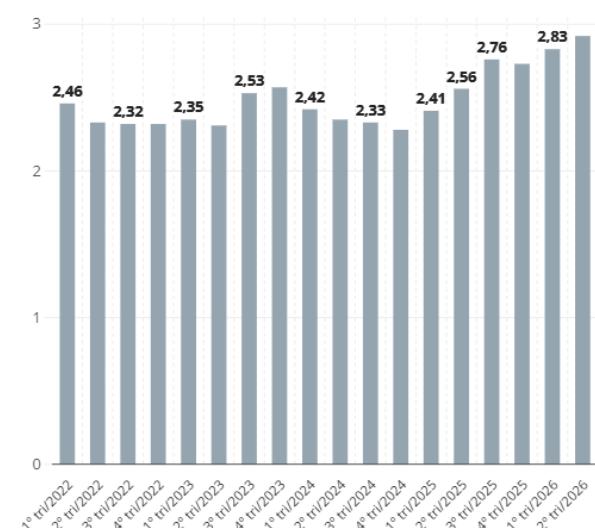
Em um dos principais focos de atenção dos investidores, a Petrobras informou que vai distribuir R\$ 17,4 bilhões em dividendos referentes ao segundo trimestre, também acima do previsto pelos analistas: R\$ 15,8 bilhões.

Dessa forma, o montante repassado de janeiro a junho aos acionistas já soma R\$ 26,43 bilhões. Do total, a União terá fatia de 28,67% ou R\$ 7,58 bilhões para reforçar os cofres.

— A Petrobras conseguiu combinar crescimento de produção, redução do custo de extração no pré-sal, maior utilização do parque de refino e forte geração de caixa. Outro ponto positivo é a continuidade dos investimentos em projetos como Búzios, Atapu e Sépia, que ajudam a sustentar a produção e a rentabilidade no médio prazo — analisou João Martins Fonseca, analista de petróleo da corretora Maximum.

Produção

Milhões de barris de petróleo e gás natural (BOE) por dia (volume comercial)



Fonte: Petrobras

Cotação internacional turbinou ganhos

A estatal brasileira contrariou a tendência entre suas maiores rivais, que direcionaram os lucros extraordinários para a redução de dívidas, sinalizando cautela quanto à durabilidade dos ganhos impulsionados pela guerra. A Petrobras privilegia a recompensa aos investidores com dividendos.

Para Mariana Soares da Costa, economista-chefe da Oil Consulting, o resultado traz sinais de atenção, como a exposição ao Brent (barril de referência para o mercado brasileiro) e ao câmbio, que reforçam a dependência de fatores externos:

— O trimestre mostrou aumento relevante da carga tributária, especialmente com o Imposto sobre Exportação de petróleo, e maiores despesas operacionais e judiciais. Outro aspecto que merece acompanhamento é o volume elevado de investimentos nos próximos anos.

Para analistas, o desempenho da estatal reforça a força do pré-sal, mas evidencia que os próximos trimestres dependerão da combinação entre preços do petróleo, avanço dos sistemas de produção e estabilidade regulatória e tributária.

— É importante que a estatal acelere os investimentos em novas áreas de exploração e busque campos em áreas além da Bacia de Santos — diz Mariana, ao citar a Bacia da Foz do Amazonas.

Segundo Mahatma Ramos, diretor do Ineep, mesmo com um cenário geopolítico desafiador, a Petrobras garante abastecimento do mercado interno.

-- A manutenção do patamar de investimentos reforça aposta no cenário aquecido do setor e oportunidades para ampliar exportações e reforça geração de caixa e distribuição de dividendos -- disse ele.

Produção recorde

A maior produtora de petróleo da América Latina registrou produção recorde de petróleo e gás natural no período, à medida que novos poços em campos offshore gigantes elevaram a produção e suas refinarias operaram com taxas de utilização excepcionalmente altas, ajudando a reforçar o abastecimento doméstico de combustíveis.

A Petrobras está vendendo diesel e gasolina na porta das refinarias abaixo da referência internacional, segundo a Associação Brasileira de Importadores Abicom.

O governo brasileiro introduziu uma combinação de cortes de impostos e subsídios para aliviar o impacto nas bombas e impôs um imposto temporário sobre a exportação de petróleo para ajudar a compensar as medidas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/08/2026

'MAIS RESISTENTE': CHINA DESENVOLVE BORRACHA SINTÉTICA COM TERRAS-RARAS PARA PNEUS DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

Unidade terá capacidade para produzir 100 mil toneladas por ano; tecnologia busca reduzir dependência da borracha natural e reforçar a segurança da cadeia de suprimentos do país

Por O Globo — Xinjiang, China



Dushanzi Petrochemical Company, subsidiária da PetroChina — Foto: Reprodução | Facebook

A China concluiu os testes de uma nova fábrica de produção de borracha sintética à base de terras-raras, considerada estratégica para a fabricação de pneus de veículos elétricos e caminhões. A unidade, construída pela Dushanzi Petrochemical, subsidiária da PetroChina, com apoio do Instituto de Química Aplicada de Changchun, entrou em operação em 16 de julho e terá capacidade para produzir 100 mil toneladas do material por ano.

O projeto marca a industrialização de uma tecnologia desenvolvida ao longo de mais de seis décadas de pesquisa na China. A borracha sintética produzida utiliza catalisadores à base de neodímio, um metal de terras-raras cuja produção é amplamente dominada pelo país.

A borracha de butadieno é um dos principais tipos de borracha sintética utilizados na indústria e é conhecida pela alta resistência ao desgaste e pela durabilidade. Na versão produzida com catalisadores de terras-raras, o material apresenta maior resistência mecânica, melhor desempenho

em baixas temperaturas, menor geração de calor durante o uso e maior resistência a rasgos quando comparado à borracha produzida com catalisadores convencionais, como os de níquel.

Segundo o Instituto de Química Aplicada de Changchun, essas características tornam o material especialmente adequado para pneus de veículos elétricos, que exigem compostos mais resistentes devido ao maior peso das baterias e ao elevado torque dos motores, além de aplicações em veículos pesados.

A tecnologia também faz parte da estratégia chinesa para reduzir a dependência da borracha natural. Diferentemente desta, extraída de seringueiras, a borracha sintética é produzida principalmente a partir de derivados do petróleo, como estireno e butadieno.

Pesquisas publicadas pelo instituto afirmam que a China começou a investir nesse tipo de tecnologia ainda na década de 1950, diante da escassez de borracha natural e das restrições tecnológicas impostas por países ocidentais.

Na década de 1960, cientistas chineses publicaram o primeiro estudo do mundo sobre a síntese de borracha cis-butadieno utilizando catalisadores de terras-raras, tornando o país pioneiro na área. Desde 2006, o instituto trabalha em parceria com a Dushanzi Petrochemical para transformar a tecnologia desenvolvida em laboratório em produção industrial.

A importância estratégica da borracha sintética também foi destacada por pesquisadores do Instituto de Pesquisa da Sinopec, que classificaram o material como um "importante recurso estratégico nacional" em estudo publicado em 2020. O produto é utilizado em setores como transporte, indústria, defesa e fabricação de bens de consumo.

Além da nova fábrica, a tecnologia vem sendo aplicada em testes industriais. A empresa Shandong Shenchí Petrochemical produziu pneus para caminhões com 50% de substituição da borracha natural por borracha de isopreno obtida com catalisadores de terras-raras, também desenvolvida em parceria com o Instituto de Química Aplicada de Changchun.

Segundo o Centro de Testes da Associação da Indústria da Borracha da China, o material apresentou taxa de vulcanização equivalente à da borracha natural e desempenho básico superior ao de produtos importados, aproximando-se das propriedades da matéria-prima natural.

Os pesquisadores afirmam que a inovação poderá ampliar a produção doméstica, reduzir o déficit de borracha natural e aumentar a autossuficiência chinesa em um insumo considerado estratégico para a economia e a indústria.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/08/2026

JUSTIÇA MANDA ÁGUAS DO RIO DEVOLVER À CEDAE MAIS DE R\$ 400 MILHÕES DE DESCONTO EM FATURAS DE ÁGUA

Decisão da 15ª Vara da Fazenda Pública aponta irregularidades no acordo de 2025 que previa o abatimento de 24,13% e determina depósito judicial em 30 dias

Por Vera Araújo

A juíza Roseli Nalin, da 15ª Vara da Fazenda Pública da Comarca da Capital, determinou que as concessionárias Águas do Rio 1 e Águas do Rio 4 depositem em juízo, em até 30 dias, os valores referentes ao desconto de 24,13% que vinham aplicando no pagamento das faturas de fornecimento de água no atacado à Companhia Estadual de Águas e Esgotos (Cedae). Com juros e correção, a quantia a ser devolvida passa de R\$ 400 milhões. A magistrada também determinou que a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) seja oficiada para apurar divergências nas demonstrações financeiras da Águas do Rio relacionadas ao caso.



Sistema Guandu operado e gerenciado pela Companhia Estadual de Águas e Esgotos (Cedae) — Foto: Luis Alvarenga/Divulgação

A decisão, assinada nesta quinta-feira (06/08), revoga a tutela de urgência que garantia o desconto às concessionárias, restabelece a cobrança integral das faturas e proíbe a continuidade de descontos unilaterais.

O benefício havia sido concedido em caráter cautelar no início do processo, para assegurar a validade de um Termo de Conciliação firmado em 2025 entre o Estado

do Rio, a Cedae e as duas concessionárias, com a interveniência da Agência Reguladora de Energia e Saneamento Básico do Estado do Rio de Janeiro (Agenera). Pelo acordo, o desconto funcionaria como mecanismo de subsídio cruzado entre blocos de concessão, com o objetivo declarado de reduzir o impacto tarifário sobre a população mais vulnerável.

Na nova decisão, a magistrada aponta uma série de falhas no processo que resultou na assinatura do termo. Segundo ela, tomando por base a petição impetrada pela Cedae, o acordo não foi submetido ao Conselho de Administração da Cedae, não contou com participação da diretoria nas negociações nem com parecer jurídico ou estudos econômico-financeiros prévios. O colegiado teria sido convocado de forma extraordinária, em período noturno, sob a justificativa de que o termo cumpria uma decisão da Agenera que, segundo a juíza, era apenas um parecer opinativo, sem força vinculante.

Reunião a portas fechadas

O caso já havia sido revelado com exclusividade pelo GLOBO em 9 de julho deste ano, quando a reportagem mostrou que a própria Cedae pedia a suspensão do acordo, sob o argumento de que ele poderia causar prejuízo de R\$ 25 bilhões à companhia até 2050. Na petição, a estatal citou auditoria interna que concluiu que o termo de conciliação "foi firmado em ambiente de consensualidade viciado, mediante o atropelo de normas legais, estatutárias e de governança da Cedae".

Segundo o relatório de apuração da Comissão de Ética da empresa, o acordo foi determinado em uma reunião a portas fechadas no Palácio Guanabara, em 12 de setembro do ano passado, sem que a companhia tivesse participado de encontros anteriores sobre o tema. À época, o presidente da Cedae, Rafael Rolim, afirmou ao GLOBO que todo o trâmite interno do acordo foi arquitetado dentro do palácio, sobretudo pelo então governador, Cláudio Castro, e que o próprio ex-presidente da estatal, Agnaldo Ballon, reconheceu em sindicância interna que o acordo já lhe chegou pronto, com uma determinação para que fosse assinado:

— Todo o trâmite interno do acordo foi costurado dentro do palácio, principalmente pelo então governador. Tudo foi coordenado e planejado antes de chegar ao conhecimento da própria companhia. Como consta de sindicância que realizamos, o próprio ex-presidente da Cedae reconhece que o acordo já chega para ele com uma determinação: isso tem que ser feito — contou Rolim, à época.

O mesmo relatório da Comissão de Ética, protocolado quatro dias antes da aprovação do acordo, já se opunha à proposta das concessionárias de transferir à Cedae os impactos financeiros decorrentes de variações nos índices de cobertura — argumento que a juíza também acolheu na decisão. O Tribunal de Contas do Estado, a Procuradoria-Geral do Estado e a própria Agenera se manifestaram, mais recentemente, pela anulação do termo. As irregularidades vieram à tona após apuração interna determinada pelo governador em exercício, Ricardo Couto.

Para a juíza, esses fatos derrubam os argumentos das concessionárias e mostram o tamanho do risco para a Cedae: o desconto, aplicado desde dezembro de 2025, já somava cerca de R\$ 378 milhões em oito meses, antes da correção. Se continuasse, o abatimento mensal de cerca de R\$ 50 milhões chegaria a quase R\$ 3 bilhões até 2030 — e a R\$ 25 bilhões até o fim da concessão, valor que, segundo a Cedae, ameaça a própria produção de água na Região Metropolitana.

A juíza também determinou que o Estado do Rio de Janeiro passe a integrar o processo como réu, ao lado da Cedae, já que é o poder concedente responsável pelo contrato com as concessionárias, na prática, isso significa que o Estado terá de se manifestar formalmente sobre a disputa e poderá ser afetado por eventual condenação.

A ação segue em trâmite na 15ª Vara da Fazenda Pública, e a decisão que revoga a tutela concedida anteriormente ainda pode ser contestada por recurso das concessionárias.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/08/2026

EUA CORTAM COTA DE AÇÚCAR DO BRASIL E CONDICIONAM RECOMPOSIÇÃO A ACORDO COMERCIAL

Governo Trump reduziu em 35,9% volume que entra no mercado americano com tarifa menor e diz que parcela retirada poderá voltar se Brasília apresentar propostas 'satisfatórias'

Por Bruna Lessa — Brasília

O governo dos Estados Unidos reduziu a quantidade de açúcar brasileiro que poderá entrar no mercado americano com uma tarifa menor e afirmou que poderá restabelecer parte do espaço perdido pelo Brasil caso o governo apresente propostas comerciais consideradas "satisfatórias" por Washington.

A medida atinge a chamada cota tarifária de açúcar, um mecanismo que funciona como uma espécie de limite de entrada com imposto reduzido. Todos os anos, os Estados Unidos definem uma quantidade de açúcar de cada país que poderá ser importada em condições mais favoráveis. Dentro desse limite, o produto brasileiro paga uma tarifa menor. Acima dele, a exportação continua possível, mas o açúcar passa a enfrentar uma cobrança muito mais alta, o que reduz a competitividade do produto.

Para o próximo ciclo, que começa em outubro, o governo americano reduziu a parcela destinada ao Brasil de 155.993 toneladas para 100 mil toneladas. Com isso, 55.993 toneladas deixaram de fazer parte da cota brasileira — uma redução de 35,9%.

Essas toneladas retiradas ainda não foram destinadas a outro país. Segundo um comunicado enviado pela adida agrícola do Ministério da Agricultura na Embaixada do Brasil em Washington, Ana Lucia de Paula Viana, obtido pelo GLOBO, o vice-secretário de Agricultura dos Estados Unidos, Stephen Vaden, afirmou que essa parcela poderá ser novamente incorporada à cota brasileira caso o Brasil apresente propostas comerciais aceitas pelo governo americano.

"Vaden afirmou expressamente que o Brasil poderá recuperar o volume retirado de sua alocação caso apresente aos Estados Unidos propostas comerciais consideradas satisfatórias", diz o documento

Na prática, os Estados Unidos mantiveram em aberto a possibilidade de reverter o corte, mas condicionaram essa mudança a uma negociação comercial com Brasília. Caso não haja acordo, o volume poderá ser distribuído para outros países exportadores antes de 1º de outubro, quando começa o novo ano fiscal americano.

Para a representação brasileira em Washington, o fato de as 55.993 toneladas retiradas ainda permanecerem sem destino definido reforça a avaliação de que a medida está sendo usada como instrumento de pressão nas negociações comerciais.

"Na ausência de entendimento, as 55.993 MTRV poderão ser redistribuídas a outros países. A coincidência exata entre o volume reduzido da cota brasileira e a quantidade ainda não alocada reforça a percepção de que a medida está sendo utilizada como instrumento de negociação comercial"

O documento não detalha quais seriam as "propostas comerciais satisfatórias" esperadas pelos Estados Unidos. Um dos principais pontos de interesse de Washington é o etanol. Há anos, o governo americano pressiona o Brasil para reduzir a tarifa cobrada sobre a importação do combustível produzido nos Estados Unidos.

Em negociações anteriores, o governo brasileiro indicou que poderia discutir o tema, desde que houvesse uma contrapartida americana, como maior acesso do açúcar brasileiro ao mercado dos EUA. As conversas, porém, nunca resultaram em um acordo.

Além da redução da cota, o governo americano também avalia aumentar as tarifas cobradas sobre o açúcar vendido fora desse limite. Hoje, o produto que entra acima da cota já enfrenta uma cobrança elevada, mas autoridades americanas avaliam que a barreira perdeu efeito ao longo dos anos e defendem uma atualização. Se a medida avançar, exportar açúcar brasileiro para os Estados Unidos ficará ainda mais caro.

Antes da manifestação de Vaden, a representação brasileira em Washington havia procurado o Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR), órgão responsável pela política comercial americana, para questionar a decisão. O Brasil perguntou se o corte era definitivo e argumentou que havia utilizado integralmente a cota anterior, demonstrando capacidade de abastecimento e demanda do mercado americano pelo açúcar brasileiro.

Segundo o relato, o USTR afirmou que não poderia fornecer informações além das já divulgadas oficialmente, mas disse que comunicaria qualquer alteração futura.

A disputa pelo açúcar ocorre em meio ao aumento das tensões comerciais entre Brasil e Estados Unidos. Os dois países também enfrentam divergências sobre tarifas aplicadas a produtos brasileiros e outras negociações comerciais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/08/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ANP REVOGA POR UNANIMIDADE AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO DA REFIT, A REFINARIA DE MANGUINHOS

Em paralelo, o Estado do Rio pede à Justiça que a recuperação judicial seja convertida em falência; procurado, o Grupo Manguinhos não se posicionou sobre a questão

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou por unanimidade a revogação da autorização de operação da Refit (Refinaria de Manguinhos), empresa que está em recuperação judicial.



Em paralelo, o Estado do Rio de Janeiro havia pedido à Justiça que a recuperação judicial do Grupo Manguinhos, controlador da Refit, fosse convertida em falência. Procurado, o grupo não se posicionou sobre a questão.

ANP afirma que a situação da Refit gera insegurança e risco ao mercado Foto: Receita Federal/Divulgação

Segundo o diretor relator do processo na ANP,

Pietro Mendes, a empresa está com o cadastro no CNPJ suspenso, “situação que está sujeita à hipótese de revogação prevista em lei”. Ele afirma que esta situação gera insegurança e risco ao mercado. Mendes informou que as alegações finais da empresa repetiram argumentos anteriores.

A situação da empresa, no olhar do governo do RJ

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.

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.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/08/2026

ACESSOS PORTUÁRIOS PRESSIONAM CUSTOS E COMPETITIVIDADE DO AGRONEGÓCIO

Dos 13,9 mil km avaliados pela CNT região Norte, 81,3% foram classificados como regulares, ruins ou péssimos; governo vê avanço da agricultura acima da capacidade de expansão logística

Por João Caires (Broadcast) e Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - Em fevereiro de 2026, no pico da colheita da safra de soja, a fila de caminhões para acessar o Porto de Miritituba (PA) chegou a 40 quilômetros na BR-163, principal corredor de escoamento do Centro-Oeste para o chamado Arco Norte. Novamente, transportadoras e produtores relataram aumento de custos e incerteza para cumprir janelas de entrega no porto.

O gargalo mostra que a eficiência dos terminais, por si só, já não basta quando rodovias, ferrovias e hidrovias não avançam no mesmo ritmo da produção. Nos períodos de safra, a conta do atraso aparece em cadeia: caminhões parados, fretes mais caros, risco de perda de qualidade da carga e pressão sobre o preço final.

As filas se formam quando o volume de caminhões, em poucas horas, supera a capacidade de recebimento dos terminais e dos pontos de controle ao longo do corredor. No pico da safra, o fluxo se concentra em janelas curtas e qualquer restrição vira efeito dominó: chuva e trechos com baixa condição de trafegabilidade reduzem a velocidade; acidentes ou fiscalizações interrompem a fluidez; e o acesso final aos pátios opera no limite.



Falta de infraestrutura dificulta escoamento da safra
Foto: Estação

Os caminhões acabam parados no acostamento e em vias locais, formando filas que se retroalimentam: quanto mais demora para descarregar, mais veículos se acumulam na entrada e maior fica o congestionamento no entorno.

O problema pode gerar custos que vão além do frete rodoviário e chegam ao transporte marítimo, segundo Jesualdo Silva, diretor-presidente da Associação

Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

Nas contas da associação, o demurrage taxa cobrada pelo dono de um navio ou contêiner quando o importador demora mais tempo do que o combinado para retirar a mercadoria e devolver o equipamento - custa cerca de US\$ 40 mil por dia, valor repassado à carga, afirma.



“A carga é o grande prejudicado. Quem paga os caminhões, quem paga o frete, quem paga a operação portuária, quem paga a dragagem, quem paga tudo é a carga. O preço todo vai apertando a margem”, diz.

Para a Confederação Nacional do Transporte (CNT), as filas não são um evento episódico, mas um desafio já habitual que exige planejamento de longo prazo e investimentos em infraestrutura e gestão. A entidade avalia que, embora o investimento federal tenha crescido nos últimos dois anos, ainda está abaixo do necessário para reverter a deterioração de trechos críticos.

Além disso, o presidente da CNT, Vander Costa, diz que o País ainda não conseguiu integrar de forma efetiva os modais de transporte. Afirma que a implantação de pátios de triagem, sistemas de agendamento de cargas e condomínios logísticos próximos aos terminais, pode reduzir filas e congestionamentos nos períodos de pico.

“A solução passa pela integração efetiva dos modais de transporte. Rodovias, ferrovias e hidrovias devem atuar de forma complementar, ampliando a capacidade de escoamento da produção [...] É urgente a elaboração de um plano para hidrovias, com foco em programas de dragagem e manutenção das vias navegáveis, além da estruturação de novos mecanismos de financiamento e concessões, que envolvam hidrovias estratégicas”, diz.

Para o CEO do MoveInfra - que reúne os principais grupos privados de infraestrutura e logística do País -, Ronei Glanzmann, o País paga caro para enfrentar seus gargalos logísticos, mas pagará ainda mais caro se adiar projetos estratégicos.

“O Brasil é um país muito rodoviarista, mas não se pode esquecer das obras férreas e de projetos em hidrovias. São obras caras, em especial as ferrovias, mas necessárias e, cedo ou tarde, precisam ser feitas. Se levar dez anos para ficar pronta, tem que começar logo.”

Glanzmann diz que o acesso aos terminais de Miritituba ilustra o desalinhamento entre a expansão da produção e a infraestrutura de transporte. “Nossas grandes riquezas estão no interior do Brasil. Não adianta pensar só lá no porto, lá na ponta, se a gente não tiver o caminho.”

A Pesquisa CNT de Rodovias 2025 reforça o diagnóstico: dos 13,9 mil km avaliados na região Norte, 81,3% foram classificados como regulares, ruins ou péssimos. Para a confederação, a condição do pavimento, da sinalização e da geometria das vias afeta diretamente o desempenho de corredores que conectam a produção aos portos do Arco Norte, pressionando custos e elevando o risco de acidentes.

O presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho (Aprosoja-MT), Lucas Beber, reforça o discurso sobre o escoamento ser um dos principais entraves à competitividade do produtor e diz que poucas são as soluções apresentadas. Ele afirma que nenhum dos candidatos à disputa pelo Planalto em 2026 apresentou propostas detalhadas para enfrentar os gargalos ainda.

“Os candidatos até reconhecem a importância e a relevância, mas não têm respostas e propostas completas. Na verdade, eles discutem só com grandes financiadores de campanha e não discutem com quem realmente tem propostas e tem demandas”, afirma.

Descompasso entre aumento da produção do agro e avanço logístico

O descompasso entre o crescimento da produção agrícola brasileira e a capacidade de expansão da infraestrutura logística nacional, em especial no Centro-Oeste, tem intensificado gargalos no transporte de carga.

Na avaliação do Ministério dos Transportes, a questão ajudaria a explicar a recorrência de problemas em períodos específicos do ano e reforça a necessidade de acelerar projetos em rodovias, ferrovias, hidrovias e acessos portuários.



No pico da colheita de soja deste ano, por exemplo, filas de caminhões voltaram a se formar nos acessos aos terminais de Miritituba (PA) por meio da BR-163, no chamado Arco Norte, o que evidencia a dificuldade em acomodar o crescimento do fluxo de carga destinado à região por meio de rodovias.

A secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, explicou que o crescimento da produção agrícola, especialmente na região Centro-Oeste, vem ocorrendo em ritmo superior ao da expansão histórica da infraestrutura logística disponível.

Em paralelo, a implantação de obras de infraestrutura exige planejamento técnico, obtenção de licenças ambientais, modelagem econômico-financeira, realização de consultas e audiências públicas, etc. Ou seja, são etapas que podem demandar mais tempo, em descompasso com a velocidade do aumento da produção.

“O crescimento da produção agrícola brasileira vem ocorrendo em ritmo superior ao da expansão histórica da infraestrutura logística disponível, concentrando elevados volumes de transporte em determinados períodos do ano”, explicou Viviane Esse ao Estadão/Broadcast.

Um dos focos da Pasta na estratégia para aumentar a integração entre rodovias, ferrovias e hidrovias e, na prática, ampliar a capacidade logística, afirma, está justamente no corredor das rodovias que levam ao terminal de Miritituba. A rota é considerada estratégica para o escoamento da produção agrícola, e o aumento da movimentação de grãos nos últimos anos elevou a pressão sobre os acessos aos terminais de transbordo e expôs limitações da infraestrutura existente.

A Via Brasil, concessionária da BR-163, reconhece que há desafios nos canais de acesso aos terminais de transbordo. Atribui a questão a uma demanda superior à considerada quando os investimentos na via foram dimensionados.

A concessionária afirma que antecipou investimentos para ampliar a capacidade logística e melhorar o acesso, com cerca de R\$ 80 milhões na construção de um novo acesso às estações, com pavimentação asfáltica e traçado adequado ao tráfego de carretas.

O contrato original da concessão da BR-163 considerava o avanço da Ferrogrão como alternativa complementar para o escoamento da produção na região. O projeto não saiu do papel, e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) prepara uma repactuação.

O Ministério dos Transportes afirma que as obras do acesso portuário de Miritituba devem ser concluídas até o fim de 2026, bem como a implantação dos acessos portuários de Santarenzinho (PA) e Itapacurá (PA).

Na Região Sul, foi estruturada a Rota Portuária do Sul, abrangendo a BR-116 e BR-392, no Rio Grande do Sul. O projeto prevê investimentos em ampliação de capacidade, duplicações e melhorias operacionais nas rodovias de acesso ao Porto de Rio Grande, por exemplo. Adicionalmente, está em estruturação o projeto da Rota da Integração do Sul.

A estratégia do governo para enfrentar esses gargalos passa pela ampliação da integração entre os diferentes modais de transporte. O Plano Nacional de Logística (PNL) orienta a articulação entre rodovias, ferrovias, hidrovias e portos, enquanto planos setoriais específicos estão sendo elaborados para cada modo de transporte.

Na Região Sul, por exemplo, foi estruturada a Rota Portuária do Sul, abrangendo as BRs-116 e 392, no Rio Grande do Sul. O projeto prevê investimentos em ampliação de capacidade, duplicações e melhorias operacionais nos acessos ao Porto de Rio Grande. Também está em estruturação a chamada Rota da Integração do Sul.

O governo vê ainda uma carteira de cerca de 30 projetos para colocar em chamamento público a partir de um estudo realizado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) em parceria com a Infra S.A., que analisou a malha ferroviária ociosa no País.

Segundo o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, a intenção é realizar chamamentos para identificar interessados na reativação desses segmentos, com possibilidade de participação do poder público e apoio de instrumentos de financiamento, inclusive do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

“O objetivo é selecionar interessados na reativação desses trechos, com possibilidade de participação do poder público por meio dos instrumentos previstos para esse tipo de projeto, incluindo apoio do BNDES, quando cabível”, afirma Leonardo Ribeiro, secretário de Transporte Ferroviário.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/08/2026

SENADO DOS EUA APROVA INDICADO DE TRUMP PARA EMBAIXADA NO BRASIL

Escolhido por Donald Trump, Daniel Perez ainda não pode assumir o cargo, no entanto, porque não recebeu consentimento do governo Lula da Silva

Por Felipe Frazão

BRASÍLIA - O Senado dos Estados Unidos aprovou nesta sexta-feira, dia 7, o nome do republicano Daniel Perez como futuro embaixador americano no Brasil. Escolhido pelo presidente Donald Trump, ele ainda não pode assumir o cargo, no entanto, porque não recebeu consentimento do governo Luiz Inácio Lula da Silva.

Antes do recesso parlamentar, Perez foi aprovado em um pacote de 74 indicados de Trump, analisados pelo Senado, para cargos no governo. Entre eles, estavam 17 embaixadores.

No plenário, foram 51 votos a favor e 47 contrários para todo o pacote de indicados de Trump, inclusive o cubano-americano Daniel Perez. Os senadores deram aval aos nomes em bloco, sem análise individual.



INTERNACIONAL - Daniel Perez, apontado por Trump como embaixador dos EUA para o Brasil Foto: American Legislative Exchange Council Foto: : American Legislative Exchange

A decisão dos senadores dos EUA lança mais pressão sobre o governo Lula, porque agora a única etapa formal que resta para que o futuro embaixador possa assumir suas funções é o aval (agrément, no jargão diplomático) brasileiro.

Em crise política e diplomática com o Palácio do Planalto, o governo Trump decidiu revogar parcialmente o visto da embaixadora do Brasil em Washington, Maria Luiza Viotti, como represália ao que considera uma demora excessiva, motivada por razão política, na aprovação de Perez.

O Palácio do Planalto, porém, segue decidido a não concluir análise de nenhum embaixador até o fim das eleições.

Integrantes do governo Lula veem na ofensiva americana uma tentativa de interferência nas eleições presidenciais e chantagem para conseguir emplacar seu enviado em Brasília. Eles citam o perfil ideológico de Perez, alinhado a Trump e ao secretário de Estado, Marco Rubio, como um risco, por causa dos elos desse grupo com o bolsonarismo.



Aos 39 anos, Danny Perez, como é conhecido, é filho de imigrantes cubanos e presidiu a Câmara dos Deputados da Flórida. Além do inglês, fala espanhol fluentemente. É advogado de profissão. Formou-se em Ciência Política e Criminologia, na Universidade Estadual da Flórida, e em Direito na Universidade Loyola de Nova Orleans.

Se aceito pelo governo brasileiro, em processo de consulta sigilosa conduzido pelo Departamento de Estado junto ao Itamaraty, Perez será o primeiro embaixador indicado por Trump para o Brasil no atual mandato.

O processo virou uma disputa político, com acusações de atropelo, por parte dos EUA, e de retenção na análise, por parte do Brasil.

Trump ignorou a praxe diplomática de consultar o governo Lula antes de enviar o nome de Perez para tramitação no Senado, algo que não fez em 2019, quando pediu o agrément ao governo Jair Bolsonaro antes de indicar de público o então embaixador Todd Chapman.

Washington reclama da demora na consulta, depois de dois meses sem resposta oficial. A ausência de retorno por longos meses costuma ser um indicativo de objeção política.

Pelas regras da Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas, um país deve se certificar do aceite do outro a seu candidato a embaixador. Caso haja recusa, ela não precisa ser justificada e não existe um prazo formal para concluir o processo.

Atualmente, a embaixada americana é chefiada pela diplomata de carreira Kimberly Kelly, encarregada de negócios interina. A situação se estende desde o retorno de Trump ao poder, em janeiro de 2025. A última embaixadora foi Elizabeth Bagley, colaboradora do governo Joe Biden.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/08/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

SETOR DE TRANSPORTE CONTA COM IA PARA DESCARBONIZAÇÃO

Tecnologia permite programar operações mais eficientes, reduzir consumo de combustível e melhorar planejamento logístico

Por Beatriz Roscoe e Marlla Sabino — De Brasília

A inteligência artificial está deixando de ser apenas uma ferramenta de automação para se tornar uma aliada da descarbonização dos transportes, ao permitir operações mais eficientes, menor consumo de combustível, melhor planejamento logístico e integração entre diferentes modais. Em um setor que ainda depende majoritariamente de veículos movidos a combustíveis fósseis, especialistas avaliam que a tecnologia pode reduzir emissões desde já, antes mesmo da eletrificação em larga escala da frota, ao aumentar a eficiência operacional, reduzir desperdícios e otimizar o uso da infraestrutura existente.

A avaliação está em linha com estudo divulgado em 2025 pela Coalizão dos Transportes, que reúne mais de 50 associações setoriais, empresas e instituições acadêmicas. O relatório aponta que o transporte responde por cerca de 11% das emissões brasileiras de gases de efeito estufa e que mais de 90% dessas emissões são provenientes do modal rodoviário.

Considerando esse modal, além da expansão dos biocombustíveis, da eletrificação e da mudança da matriz de transportes, o estudo identifica a eficiência operacional como uma das frentes para reduzir

emissões no curto prazo, por meio do uso da inteligência artificial para melhorar as rotas do transporte de cargas e reduzir emissões.

A conclusão é semelhante à de relatório publicado em 2025 pelo Fórum Econômico Mundial e pela consultoria McKinsey, segundo o qual a IA não substitui as mudanças estruturais necessárias para descarbonizar o transporte, mas é a tecnologia com maior potencial para reduzir emissões no curto prazo, utilizando melhor os ativos que já existem.

IA no Transportes

Ferramentas já são usadas para gerar eficiência e redução nas emissões

Modal	Aplicação da IA:	Impactos:
 Rodoviário	Otimização de rotas e cargas (cubagem); telemetria e condução inteligente; manutenção preditiva	Menos quilômetros rodados; menor consumo de combustível; redução de emissões; maior vida útil dos veículos
 Ferroviário	Otimização de malha e horários; manutenção preditiva; gestão energética	Operação mais eficiente; menor consumo de energia; mais carga transportada com menos recursos
 Aquaviário	Planejamento de rotas; monitoramento de condições climáticas e oceanográficas; previsão de chegadas; a gestão de fluxos nos portos e a redução de tempos ociosos de embarcações, equipamentos e veículos planejamento portuário	Menor consumo de combustível; redução do tempo de espera; menor emissão por viagem
 Aéreo	Planejamento de rotas; otimização de combustível e balanceamento de carga; gestão inteligente do tráfego aéreo	Redução do consumo de combustível; menos emissões
 Urbano/ mobilidade	Previsão de demanda; otimização de linhas e frota; informação em tempo real	Mais passageiros por viagem; menos veículos nas ruas; redução de congestionamentos e emissões

Segundo o documento, intitulado “Transporte Inteligente, Futuro Mais Verde: A Inteligência Artificial como Catalisadora da Descarbonização da Logística Global”, a adoção dessas ferramentas pode reduzir em até 15% as emissões da logística global, apenas aumentando a eficiência operacional.

“Plano reconhece a infraestrutura e a mobilidade como áreas prioritárias; mérito é focar em e soluções nacionais”

— Li Weigang

Ao Valor, o ministro do Meio Ambiente, João Paulo Capobianco, afirma que, em um país como o Brasil, onde os custos logísticos têm grande impacto sobre a produção, pequenos ganhos de eficiência podem produzir efeitos econômicos. Além disso, geram benefícios ambientais, uma vez que quanto menor o consumo de energia por tonelada movimentada ou passageiro transportado, menores serão as emissões associadas à atividade econômica.

Na avaliação do ministro, nesse contexto, a inteligência artificial se insere no conjunto de soluções voltadas à descarbonização do setor. “A eletrificação será um dos pilares da descarbonização dos transportes, mas seus resultados serão muito maiores quando combinada com outras transformações tecnológicas. A inteligência artificial é uma delas. Seu principal papel não é substituir a eletrificação, mas aumentar sua eficiência e integrar diferentes soluções para reduzir emissões”, diz.

Segundo Capobianco, a complementaridade é particularmente relevante no Brasil, em razão da matriz elétrica predominantemente renovável e do avanço dos combustíveis de baixa intensidade de carbono, o que permite combinar diferentes soluções conforme as características de cada modal. O ministro afirma que a descarbonização dos transportes dificilmente será resultado de uma única tecnologia e dependerá da capacidade de integrar diferentes frentes para um sistema mais eficiente.

“É essa convergência que pode acelerar a transição para uma economia de baixo carbono”, explica.

A avaliação é de que a IA tende a crescer à medida que os diferentes sistemas - transportes, energia, logística e planejamento urbano - passem a operar de forma cada vez mais integrada. Para o ministro, cabe ao governo criar condições para que essas inovações se desenvolvam em escala, o que passa por previsibilidade regulatória, instrumentos de financiamento, apoio à pesquisa e um ambiente favorável ao investimento privado.

“Quanto maior essa integração, maior será a capacidade de reduzir consumo de energia, emissões e custos operacionais. Por isso, mais do que medir o impacto direto da inteligência artificial, o mais importante é compreender seu papel como tecnologia habilitadora. Ela amplia a eficiência de um conjunto de soluções que, combinadas, podem acelerar significativamente a descarbonização do setor de transportes”, pontua.

Na prática, a inteligência artificial já integra a rotina operacional de grandes empresas do setor de transportes, aponta a diretora executiva da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Fernanda Rezende. De acordo com ela, a tecnologia deixou de se restringir à automação de processos administrativos e passou a ser aplicada diretamente às operações logísticas.

A IA é utilizada, por exemplo, para otimizar rotas e a chamada cubagem de cargas, que consiste em definir a melhor forma de acomodar os produtos nos veículos para aproveitar ao máximo o espaço disponível. Com isso, é possível transportar mais carga com o mesmo número de veículos e reduzir deslocamentos desnecessários, sobretudo nas operações fracionadas. “É possível dimensionar as cargas, utilizando IA, para compor o caminhão de forma mais eficiente, aumentando a eficiência do setor”, explica.

Também é aplicada na análise de dados dos veículos por meio da telemetria, que monitora, em tempo real, o desempenho e o consumo de combustível. A tecnologia auxilia na manutenção preditiva, permitindo identificar falhas e o desgaste de componentes antes que eles comprometam o desempenho do veículo, além de ampliar a capacidade de monitoramento das centrais de controle. Segundo Fernanda, esses recursos também permitem aperfeiçoar a operação das frotas e contribuir para a redução do consumo de combustível.

A diretora também cita o avanço de caminhões autônomos em ambientes controlados, mas avalia que a adoção da tecnologia nas rodovias ainda enfrenta obstáculos relacionados às condições da infraestrutura brasileira. “Esses níveis de automação já são uma realidade. Essa utilização da tecnologia em favor da segurança e do aumento da eficiência dos transportes já acontece”, afirma.

As aplicações da inteligência artificial não se restringem ao transporte rodoviário. As ferramentas também vêm sendo incorporadas em outros modais, como a aviação.

No setor portuário e aquaviário, a principal aplicação da inteligência artificial está justamente no aumento da eficiência operacional, de acordo com o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias. A tecnologia pode ser usada para apoiar o planejamento de rotas,

o monitoramento de condições climáticas e oceanográficas, a previsão de chegadas, a gestão de fluxos nos portos e a redução de tempos ociosos de embarcações, equipamentos e veículos.

“Esse ganho de eficiência tem impacto direto na descarbonização, porque reduz consumo de combustível, consumo de energia e emissões”, afirma.

Segundo Dias, a Antaq acompanha especialmente o potencial de ferramentas de monitoramento, integração de dados e inteligência geoespacial, capazes de apoiar análises espaciais, processamento de imagens de satélite, identificação de padrões operacionais e a tomada de decisão regulatória. De acordo com ele, estudos internacionais recentes indicam que o avanço da digitalização está associado à redução de custos e do consumo de energia, além de permitir monitoramento em tempo real, emissão de alertas e gestão mais inteligente das operações.

“Também há aplicações de IA para prever o tempo de permanência de contêineres, atrasos de navios, empilhamento inteligente e automação de equipamentos. O gargalo central é a integração dos dados: sem dados confiáveis, padronizados e compartilhados, a IA não entrega todo o seu potencial ambiental e operacional”, afirma.

O professor Li Weigang, do Departamento de Ciência da Computação da Universidade de Brasília (UnB) e coordenador do TransLab, afirma que o Plano Brasileiro de Inteligência Artificial (PBIA) estabelece uma diretriz para ampliar a competitividade do país por meio da tecnologia e coloca o setor de transportes entre as áreas prioritárias.

Na avaliação do pesquisador, a modernização da infraestrutura logística passa pelo uso da inteligência artificial. “O plano reconhece a infraestrutura e a mobilidade como áreas prioritárias. O grande mérito é focar na criação de soluções nacionais, com otimização dos corredores logísticos, da infraestrutura portuária e da gestão inteligente do tráfego urbano para reduzir as emissões de carbono”, afirma.

Para Li, a estratégia representa uma oportunidade para desenvolver tecnologias adaptadas à realidade brasileira, em vez de apenas importar soluções. “No setor de transporte, o PBIA está focando em quatro partes: soberania tecnológica e soluções nacionais; modernização da infraestrutura logística; mobilidade urbana e sustentabilidade; e segurança e resiliência”, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/08/2026

GOVERNO DO DF ESPERA CONSEGUIR EMPRÉSTIMO PARA O BRB COM BALANÇO PARCIAL DE CONTAS

GDF diz ter revertido uma projeção de déficit de R\$ 6 bilhões para a expectativa de um superávit de R\$ 3 bilhões ao fim de 2026

Por Fernanda Brigatti, Folhapress — Brasília



Governadora do Distrito Federal, Celina Leão — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

A gestão Celina Leão (PP), do Distrito Federal, espera conseguir demonstrar capacidade de pagamento do empréstimo de R\$ 6,6 bilhões que tenta conseguir para salvar o Banco de Brasília (BRB) com base no resultado de suas contas até julho. O banco público, afetado pelo escândalo do Banco Master, precisa do dinheiro para cobrir o rombo deixado pelas operações com a instituição financeira de Daniel Vorcaro.



Nesta sexta-feira (7), o governo do DF (GDF) disse ter revertido uma projeção de déficit de R\$ 6 bilhões para a expectativa de um superávit de R\$ 3 bilhões ao fim de 2026.

Celina Leão não detalhou quais despesas foram cortadas, mas disse que a reversão do déficit vem de corte de gastos e diminuição de custeio da máquina pública.

O governo do Distrito Federal fechou 2025 com um rombo de R\$ 1 bilhão em seu caixa e, nos quatro primeiros meses deste ano, registrou déficit de R\$ 1,9 bilhão. O balanço atualizado até julho deve ser publicado na próxima semana, segundo Valdivino de Oliveira, secretário de Economia do Distrito Federal.

O déficit projetado, afirmou o secretário, vinha de despesas contratadas sem previsão no orçamento. Ele citou, durante apresentação no Palácio do Buriti, sede do governo distrital, o exemplo do custeio do transporte público, que demanda cerca de R\$ 2,2 bilhões anuais em subsídios, mas tem previsão de R\$ 1,1 bilhão do orçamento.

Segundo Valdivino, a execução orçamentária do governo do Distrito Federal era baseada em liberdade fiscal total. "Temos em torno de 60, 70 unidades orçamentárias e elas tinham liberdade total para executar o orçamento. Isso acabou."

Celina Leão era vice e assumiu como governadora do DF no fim de março, depois que Ibaneis Rocha (MDB) renunciou para tentar viabilizar uma candidatura nas eleições deste ano.

A expectativa da gestão dela é que o resultado das contas nos 12 meses até julho demonstre que o Distrito Federal tem capacidade de pagar o empréstimo tentado na operação do BRB.

Para o secretário de Economia, há viabilidade de demonstrar um "Capag provisório", ou seja, uma melhora no indicador de capacidade de pagamento feito pelo Tesouro Nacional, antes mesmo da revisão formal dos parâmetros. Para 2026, isso só seria feito no próximo ano.

Valdivino e Celina não disseram se o governo do Distrito Federal vai insistir em uma garantia da União para o empréstimo.

"Não vamos adiantar aqui porque isso vai ser tratado no Supremo na [próxima] quinta-feira", disse a governadora. "Temos documentações, inclusive sobre a previsibilidade de um Capag A provisório, que existe, há um termo econômico sobre isso, que é a previsibilidade [na relação despesas/receitas]."

O governo do DF pediu uma audiência no Supremo Tribunal Federal (STF) para definir a execução do acordo firmado em maio para viabilizar o empréstimo de até R\$ 6,6 bilhões do Fundo Garantidor de Créditos (FGC) para salvar o BRB.

Celina não citou o ministro da Fazenda, Dario Durigan, mas voltou a falar em "certa inércia", em referência à declaração que a gestão distrital fez ao STF ao pedir a audiência da próxima semana. Na quinta, Durigan disse que a acusação é "totalmente descabida".

Uma das dificuldades do governo do Distrito Federal na operação de empréstimo vem de sua nota C na Capag do Tesouro Nacional, em uma escala que vai de A (melhor) a D (pior).

O governo federal concordou em ampliar o limite de crédito do Distrito Federal, mas sem o aval da União, para viabilizar o plano de socorro ao banco. Com a nota C no Capag, a gestão distrital esbarra no teto de cerca de R\$ 900 milhões do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal (PAF).

O cálculo do GDF para defender que conseguiria essa reavaliação provisória considera o índice de endividamento do governo, o índice de liquidez relativa e a poupança corrente.

"Estamos envolvidos em uma polêmica desde que assumimos, a polêmica do BRB, cuja solução final agora passa por uma operação de crédito de R\$ 6,6 bilhões e que nós propomos pagar em 12 anos", disse Valdivino.

O resultado projetado para 2026, segundo o secretário, mostraria que o empréstimo consumiria menos de 25% do superávit deste ano.

"Tem capacidade [de pagar] porque está gerando [superávit] e não parou nada. Não parou limpeza, não parou transporte, não parou saúde, não parou educação, não parou nada", afirmou. Segundo ele, a gestão quer chegar ao fim do ano com um superávit maior, de R\$ 5 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/08/2026

PETRÓLEO SOBE COM POUCAS ESPERANÇAS DE REABERTURA DO ESTREITO DE ORMUZ

Ainda assim, a commodity acumulou forte queda na semana, em meio aos sinais de esforços diplomáticos entre os Estados Unidos e o Irã

Por Artur Scaff, Valor — São Paulo



Estação de exploração de petróleo no Irã — Foto: Ali Mohammadi/Bloomberg

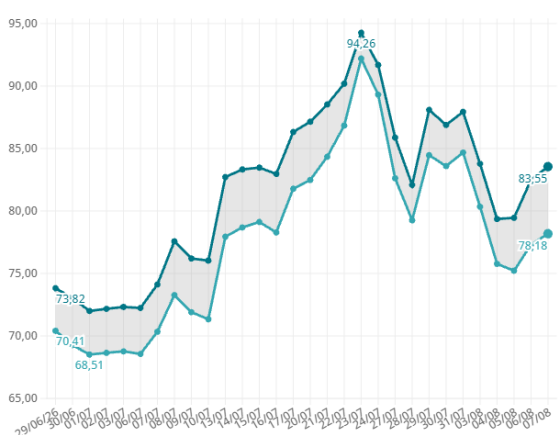
Os contratos futuros do petróleo encerraram esta sexta-feira (7) em alta, ao passo que a esperança dos investidores quanto à reabertura do Estreito de Ormuz parece se dissipar. A sessão contou com poucos desdobramentos no cenário geopolítico, embora os rebeldes houthis do Iêmen tenham assumido a autoria de novos ataques contra a Arábia Saudita. Ainda assim, a commodity acumulou forte queda na semana, em meio aos sinais de esforços diplomáticos entre os Estados

Unidos e o Irã.

Petróleo

Em US\$/barril

WTI (set/26) Brent (out/26)



Variações WTI: dia: 1,15% | mês: -7,67% | ano: 36,15% | 12 meses: 22,39%
Variações Brent: dia: 1,29% | mês: -7,29% | ano: 37,30% | 12 meses:

Valor

Valor Data

Obs: Variações sobre os 1º contratos

Fonte: Dow Jones Newswires. Elaboração: Valor Data

O petróleo Brent com vencimento em outubro teve alta de 1,29%, cotado a US\$ 83,55 por barril, na Intercontinental Exchange (ICE). O WTI com entrega para setembro subiu 1,15%, cotado a US\$ 78,18 por barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex). Na semana, as perdas foram de 5,02% e 7,67%, respectivamente.

"Apesar de sinais claros de progresso nos últimos dias, o tom da retórica e a crescente desconfiança entre os EUA e o Irã sugerem que a situação pode voltar a se deteriorar", avaliam os estrategistas de commodities do ING, Warren Patterson e Ewa Manthey.

O Irã continua com os planos de controle sobre o tráfego no Estreito de Ormuz, os quais contariam com uma taxa sobre as cargas transportadas e proibiria a passagem de navios americanos e israelenses.

Segundo uma reportagem da Reuters, Teerã busca cobrar taxas entre 5% e 7% do valor das cargas transportadas por navios que utilizam a passagem, enquanto Washington defende a ausência de qualquer cobrança.

“Não parece haver muita margem para um acordo, o que, em última análise, dificulta a obtenção de uma solução sustentável”, acrescentaram os estrategistas.

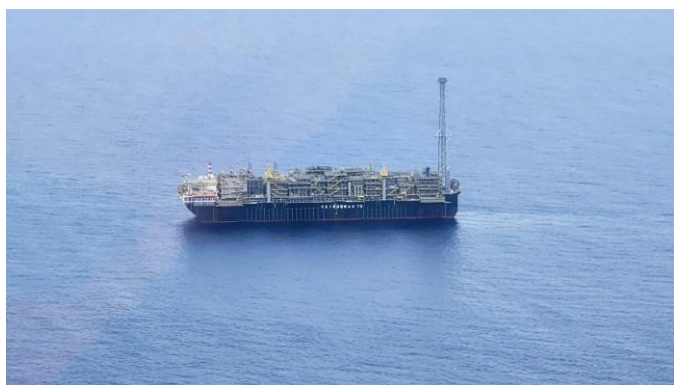
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/08/2026

COM PRODUÇÃO RECORDE, RESULTADOS DA PETROBRAS AGRADAM OS ANALISTAS

No segmento de exploração e produção, além do excedente recorde, foi bem recebido pelos analistas o declínio do custo de extração, que caiu 6,3% na comparação trimestral

Por Adriana Peraita e Felipe Laurence, Valor — São Paulo



Plataforma P-79 da Petrobras, fabricada na Coreia do Sul, entrou operação em Búzios (RJ) — Foto: Divulgação/Agência Petrobras

A Petrobras aproveitou a valorização do petróleo no segundo trimestre e ampliou significativamente os resultados do balanço financeiro, deixando boa impressão em analistas, conforme relatórios distribuídos nesta sexta-feira (7). Os dados operacionais do período, incluindo a produção recorde de 3,34 milhões barris de óleo equivalente por dia, já haviam sido

divulgados.

Entre abril e junho, a petrolífera somou US\$ 33,6 bilhões de receita com vendas, montante 59,8% superior ao do segundo trimestre de 2025. Na mesma base de comparação, o Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ajustado pouco mais que dobrou, totalizando US\$ 18,6 bilhões. O lucro líquido avançou 120,3%, para US\$ 10,4 bilhões.

O destaque do trimestre ficou por conta da geração de caixa, para muitos analistas. O fluxo de caixa operacional aumentou 62,7% na base anual, para US\$ 12,25 bilhões, possibilitando a geração de aproximadamente US\$ 4,4 bilhões. Com isso, a companhia superou as expectativas de parte das casas ao declarar o pagamento de US\$ 3,4 bilhões, contra a estimativa consensual de US\$ 3,1 bilhões.

O Ebitda ajustado alcançado pela Petrobras também surpreendeu positivamente, impulsionado, especialmente, pela frente de produção e exploração. J.P. Morgan e Jefferies afirmaram que a divisão compensou a de refino e comercialização, cujo Ebitda recuou na comparação com o primeiro trimestre.

“Com os volumes de vendas já divulgados, a queda em relação ao trimestre anterior foi impulsionada principalmente por um forte aumento dos custos, que cresceram 48,7% na comparação trimestral, refletindo preços transferidos mais elevados do segmento de exploração e produção; e o impacto de US\$ 991 milhões em impostos sobre exportação”, afirmou o J.P. Morgan.

No segmento de exploração e produção, além do excedente recorde, foi bem recebido pelos analistas o declínio do custo de extração, que caiu 6,3% na comparação trimestral, para US\$ 6,33 por barril de óleo equivalente. A redução se deu em meio à ampliação dos sistemas do pré-sal e à entrada em operação da P-79, em Búzios, apontou o BB Investimentos.

O fluxo de caixa do trimestre também permitiu a redução da dívida líquida da Petrobras de US\$ 62 bilhões ao fim do primeiro trimestre para US\$ 60,3 bilhões, ponto também destacado como positivo nas análises. A alavancagem caiu de 1,43 vez para 1,14 vez.

Como ponto de atenção, parte dos profissionais citou a execução de investimentos pela Petrobras. O Jefferies ponderou que o “capex” totalizou US\$ 9,1 bilhões no primeiro semestre, ritmo que pressiona a meta anual de US\$ 16,9 bilhões para cima, o que é um risco sobre os dividendos a ser acompanhado pelo mercado.

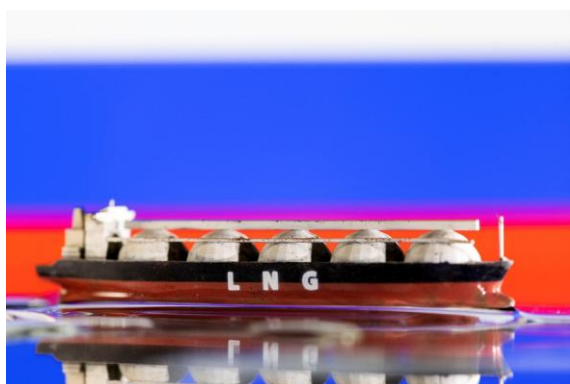
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/08/2026

SENADO DOS EUA APROVA SANÇÕES AO SETOR DE ENERGIA DA RÚSSIA; TEXTO SEGUE PARA A CÂMARA

Legislação também inclui medidas econômicas ampliadas contra o Irã, defendidas pelo presidente Donald Trump

Por Patrícia Zengerle, Em Reuters — Washington



Modelo de um navio-tanque de gás natural liquefeito (GNL) é visto diante da bandeira da Rússia nesta ilustração feita em 19 de maio de 2022 — Foto: REUTERS/Dado Ruvic/Ilustração/Foto de arquivo

O Senado dos Estados Unidos aprovou com facilidade nesta sexta-feira uma ampla legislação de sanções contra a Rússia, fazendo avançar uma medida há muito adiada que tinha o apoio do falecido senador Lindsey Graham e abrindo caminho para sua análise pela Câmara dos Deputados já no próximo mês.

Graham, republicano da Carolina do Sul, estava entre os mais enfáticos aliados de Kiev no Congresso em sua guerra de quatro anos contra a Rússia, e o projeto busca aumentar a pressão econômica sobre Moscou por sua invasão da Ucrânia.

O texto também inclui sanções ampliadas contra o Irã, defendidas pelo presidente Donald Trump, enquanto os parlamentares finalmente levaram a medida a votação mais de um ano depois de sua apresentação inicial, em 1º de abril de 2025.

Os líderes republicanos do Senado não haviam levado o projeto a votação devido à resistência de Trump, que, desde o início de seu segundo mandato, em janeiro de 2025, vinha mantendo as decisões sobre sanções sob controle da Casa Branca, e não do Congresso.

O Senado aprovou por 86 votos a 11 a "Lei Lindsey O. Graham de Sanções à Rússia e ao Irã de 2026", que imporia sanções a autoridades russas e autorizaria tarifas elevadas contra China, Índia e outros países para reduzir sua dependência do petróleo e do gás russos.

O amplo apoio a sanções mais duras contra a Rússia pode não ser suficiente para garantir a aprovação na Câmara, já que alguns parlamentares temem que os novos poderes tarifários concedidos a Trump possam elevar os custos para importadores e consumidores americanos, além de expor os republicanos a repercussões políticas negativas.

Os republicanos de Trump controlam majorias estreitas tanto na Câmara quanto no Senado.

Apenas um republicano no Senado, Rand Paul, do Kentucky, votou contra o projeto. O plenário irrompeu em aplausos depois que Darline Graham, irmã do falecido senador e nomeada para ocupar sua cadeira, anunciou o resultado final da votação.

Antes de aprovar o projeto, o Senado rejeitou uma emenda apresentada por Paul e pelo senador democrata Ron Wyden, do Oregon, que retiraria os poderes para imposição de tarifas.

Paul comparou as tarifas a impostos cobrados dos consumidores americanos. "Aumentar os impostos dos americanos não acabará com a guerra de Putin na Ucrânia", afirmou antes da votação da emenda.



O presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, recebe o senador republicano Lindsey Graham, na sede do governo ucraniano, em Kiev — Foto: Ukrainian Presidential Press Service/via Reuters

Trump ganha novos poderes tarifários

Se for aprovada pela Câmara e sancionada por Trump, a medida permitiria ao presidente impor tarifas de até 100% a países que são grandes consumidores de energia russa, incluindo Índia, Japão e alguns países da União Europeia, além de deixar a seu critério a retirada dessas tarifas.

Os defensores da legislação, porém, insistem que as tarifas têm alcance suficientemente restrito para cumprir seu objetivo de reduzir as receitas russas com energia que financiam a guerra na Ucrânia sem provocar consequências negativas.

"Essas tarifas têm um único objetivo: tornar mais caro para os países continuar comprando a energia russa que financia a guerra de Putin", afirmou a senadora Jeanne Shaheen, de New Hampshire, principal democrata no Comitê de Relações Exteriores do Senado, ao pedir votos favoráveis à medida.

Os defensores do projeto disseram que o acordo representa a melhor oportunidade para o Congresso aprovar uma legislação de apoio à Ucrânia e que uma votação com forte apoio bipartidário no Senado daria impulso à aprovação na Câmara.

Pouco antes de sua morte repentina, em 11 de julho, Graham havia anunciado que ele e Trump haviam finalmente chegado a um acordo para avançar com a legislação, defendida pelo senador havia mais de um ano.

O presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, que compareceu ao funeral de Graham em Washington e se reuniu com Trump, acompanhou uma votação preliminar sobre o projeto na semana passada. Ele afirmou que a legislação de sanções atingiria a capacidade da Rússia de financiar a guerra, ao mesmo tempo em que enviaria um forte sinal do apoio dos Estados Unidos ao povo ucraniano.

"É também um grande sinal para a Europa, um grande sinal para a Ucrânia, um grande apoio ao nosso povo, então sou muito grato", disse Zelensky a jornalistas na ocasião.

Os defensores do projeto disseram que a legislação permite ao presidente impor tarifas direcionadas sobre produtos importados de países que compram a maior parte do petróleo ou gás russos e que ajudam a Rússia a contornar as sanções.

Segundo eles, o projeto limita essas tarifas aos cinco maiores importadores de petróleo bruto ou gás da Rússia e aos cinco principais países que ajudam Moscou a contornar as sanções ao setor de energia. O projeto também contém uma cláusula para garantir que o governo americano continue tendo respaldo legal para manter determinadas sanções contra o Irã, especificamente sanções destinadas a dificultar o financiamento dos setores iranianos de energia e armamentos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/08/2026

MARGEM DE REFINO TEM NOS LEVADOS A PRODUZIR O MÁXIMO DE DIESEL, DIZ DIRETORA DA PETROBRAS

As vendas de diesel pela estatal cresceram 9,3% no segundo trimestre, para R\$ 38,2 bilhões; em julho, a produção do combustível foi recorde

Por Kariny Leal e Fábio Couto, Valor — Rio



Tanque de diesel da Refinaria Presidente Bernardes (RPBC), em Cubatão (SP) — Foto: Ricardo Frosini/Agência Petrobras

A diretora de comercialização e logística da Petrobras, Angélica Laureano, disse nesta sexta-feira (7) que as margens de refino têm permitido à estatal produzir o máximo possível de diesel no mercado interno.

A margem de refino, conhecida pelo jargão em inglês “crack spread”, é a diferença entre o preço do derivado em relação ao do óleo cru. No mercado, especialistas têm apontado que as margens dispararam nos últimos meses. Laureano destacou que para o terceiro trimestre, devido a uma maior demanda sazonal, a empresa terá que importar diesel.

No segundo trimestre, a Petrobras apresentou o menor nível de importação de petróleo e diesel desde a pandemia. “Não há deficiência de diesel no mercado para aquisição”, disse Laureano, em participação numa teleconferência com analistas sobre os resultados do segundo trimestre.

Já o diretor de processos industriais e produtos da Petrobras, William França, informou que a empresa teve recorde de produção de diesel em julho e a perspectiva é de que se mantenha o fator de utilização (FUT) das refinarias próximo de 100%.

A receita de vendas de derivados no mercado interno no trimestre encerrado em junho subiu 24,7% na comparação anual, para R\$ 89,5 bilhões, puxada pela maior produção nas refinarias, refletindo em aumento do FUT. Segundo a estatal, o FUT foi de 101,2%. As vendas de diesel pela estatal cresceram 9,3% no período, para R\$ 38,2 bilhões, enquanto a comercialização de gasolina caiu 12,7%, para R\$ 15,2 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/08/2026

EQUIPARAMOS O PODER DE INFLUÊNCIA NA BRASKEM À PARTICIPAÇÃO NO CAPITAL DA EMPRESA, DIZ PETROBRAS

Mudanças recentes deram mais poder político à Petrobras na Braskem, diz CEO da estatal petroleira, Magda Chambriard

Por Kariny Leal e Fábio Couto, Valor — Rio 07/08/2026



Petrobras diz não poder se estender sobre Braskem antes de a petroquímica divulgar resultados do 2º tri — Foto: Edilson

Dantas/Agência O Globo Diretor financeiro e de relacionamento com investidores da Petrobras, Fernando Melgarejo afirmou, nesta sexta-feira (7), que a estatal equiparou o poder de influência na Braskem à participação no capital da empresa, de acordo com o novo acordo de acionistas.

Contudo, ao responder a questionamentos sobre possível injeção de capital e uma possível recuperação judicial da petroquímica, em teleconferência com analistas sobre os resultados trimestrais, Melgarejo desconversou e afirmou que a empresa ganhou espaço na gestão com o novo acordo.

Nessa linha, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, acrescentou que a empresa tinha “pouca ação” pelo que estava previsto no estatuto social da Braskem. As mudanças recentes deram mais poder político à Petrobras, segundo ela. Chambriard ressaltou que não poderia falar mais sobre a Braskem porque a petroquímica divulga os resultados do segundo trimestre na semana que vem.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/08/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GIOVANI GRASSI - CMA CGM BRASIL

Por Executivos 07/08/2026 - 13:36



O grupo CMA CGM nomeou Giovanni Grassi como diretor-geral da empresa no Brasil, com vigência a partir de 3 de agosto de 2026. Em sua nova função, Grassi vai liderar as atividades marítimas do grupo no Brasil, um dos principais mercados estratégicos da CMA CGM na América Latina. Ele será responsável por supervisionar o desenvolvimento contínuo das atividades comerciais e operacionais da companhia, fortalecendo o relacionamento com os clientes e apoiando as ambições de crescimento de longo prazo do grupo no país.

Grassi veio da Ceva Logistics Brasil, onde ocupou uma posição de liderança na organização de Ocean Freight. Segundo a CMA CGM, ele traz experiência em transporte marítimo, logística e comércio internacional, com um sólido histórico no desenvolvimento de soluções focadas no cliente e na liderança de equipes de alta performance.

A empresa destacou que, ao longo de sua carreira, Grassi construiu expertise nos setores de logística e transporte marítimo no Brasil. E que sua experiência e conhecimento de mercado vão apoiar o crescimento contínuo da CMA CGM e seu compromisso em oferecer soluções de transporte inovadoras e confiáveis aos clientes em todo o Brasil.

De acordo com a companhia, a nomeação reflete a ambição de fortalecer a presença no Brasil e continuar apoiando o crescente papel do país no comércio global por meio de suas atividades marítimas, logísticas e portuárias.

Presente em 184 países, o grupo CMA CGM emprega tem sede em Marselha, na França, e é apontada como a terceira maior companhia de navegação do mundo, atendendo a mais de 420 portos em cinco continentes com uma frota de mais de 700 navios. Em 2025, a CMA CGM transportou mais de 24 milhões de TEUs. O grupo tem como objetivo alcançar emissões líquidas zero de carbono (Net Zero) até 2050.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/08/2026

APS ASSINA CONTRATO PARA VTMIS E ESPERA OPERAÇÃO EM 2027

Da Redação Portos e logística 06/08/2026 - 22:34



A Autoridade Portuária de Santos (APS) assinou, nesta quinta-feira (06), com o consórcio Portulano, o contrato para a implantação do sistema de gerenciamento de informações do tráfego de embarcações (Vessel Traffic Management Information System). O VTMISS, que vai cobrir toda a área do porto organizado, irá permitir mais eficiência nas operações, segurança na navegabilidade e apoio no combate a ilícitos, como o tráfico de drogas.

O contrato tem valor global de R\$ 88,99 milhões, por cinco anos, envolvendo as fases de obra e instalação de equipamentos — de até dois anos — e de serviços de logística integrada. O consórcio Portulano é composto pelas empresas BEN Bureau Engenharia & Negócios, Erival Telecomunicações Comércio e Representações e Almaviva Solutions.

O monitoramento em tempo real do tráfego de navios no Porto de Santos permitirá o controle das entradas e saídas dos navios, bem como mais eficiência do uso das instalações e operações portuárias. O sistema terá câmeras e estações em elevações, como na Ilha da Moela (Guarujá), e faz parte do pacote tecnológico da APS, que inclui o Sistema Integrado de Gestão Portuária, Sistema de Sequenciamento de Navios, Gêmeo Digital, Rede 5G, Smart Porto, Aplicativo Porto de Santos, entre outras iniciativas em andamento.

As imagens geradas pelo VTMISS serão apresentadas, em tempo real, num centro operacional na própria APS, que terá a capacidade de interagir com o tráfego de embarcações e de responder a todas as situações, desde a aproximação dos navios, áreas de fundeio, canal de acesso e até os terminais privados.

O VTMISS Santos também compartilhará dados para apoiar as operações da Polícia Marítima (Nepom-PF), Marinha do Brasil, Receita Federal, entre outros aliados na prevenção e repressão aos ilícitos contra navios e instalações portuárias. O sistema consegue detectar e identificar, em tempo real, embarcações suspeitas ou não autorizadas a navegar na área marítima do porto organizado.

O projeto de implantação do VTMISS Santos está em desenvolvimento há mais de 15 anos. De acordo com a APS, mudanças institucionais, revisões de escopo, alterações regulatórias e prioridades de investimento contribuíram para o adiamento da implantação do empreendimento nesse período. O projeto permaneceu sendo considerado estratégico pela APS para o aumento da segurança da navegação, da proteção das instalações portuárias, da eficiência operacional e da sustentabilidade das operações marítimas no porto.

A autoridade portuária destacou que foram realizados os estudos preliminares exigidos pela Marinha do Brasil com o estabelecimento de três premissas: redução do tempo de implantação; utilização dos radares e infraestrutura entregues pelo último contrato; e negociações avançadas com os proprietários dos terrenos onde seriam instaladas as estações radar.

Terminada essa fase, o estudo foi apresentado à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) da Marinha do Brasil, responsável por licenciar a implantação e autorizar a operação do Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS). Em setembro de 2024, a Marinha concedeu a licença de implantação, considerando todas as premissas apresentadas pela APS.

Após a licença de implantação foram estabelecidos todos os acordos e licenças previstas para a publicação do edital de licitação, tais como: avaliação dos terrenos a utilizar, dispensa de licenciamento ambiental pelos órgãos ambientais (Ibama e Cetesb), acordo com a Secretaria de Patrimônio da União (SPU) e a Marinha para utilização do Farol da Ilha da Moela, contratos de locação e de utilização das torres de retransmissão de dados, entre outros.

A APS informou que, previamente ao lançamento do edital de licitação, produziu aproximadamente 11 mil documentos, o que revela a complexidade desse processo. A autoridade portuária afirmou que o

projeto estruturante elaborado reduziu o prazo de implantação de quatro para dois anos, permitindo que, ao final do primeiro ano, o VTMS Santos já entre em operação com parcela significativa de suas funcionalidades disponível para uso, antecipando a disponibilização dos benefícios operacionais e de segurança para o Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/08/2026

SUAPE RENOVA CERTIFICAÇÃO DE SEGURANÇA E ATESTA CONFORMIDADE COM ISPS CODE

Da Redação Portos e logística 06/08/2026 - 22:16



O Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) renovou a certificação nacional de segurança concedida pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), órgão do governo federal responsável pela segurança das instalações portuárias brasileiras. O complexo mantém essa certificação desde 2004 e, com a renovação, garante sua validade por mais cinco anos. O documento atesta que o porto organizado atende às exigências do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code), referência mundial para a segurança dos portos que operam no comércio

marítimo internacional.

A renovação foi concedida após auditoria técnica e análise do plano de segurança portuária de Suape, processo que atestou a conformidade do complexo com a legislação brasileira e com os protocolos internacionais voltados à proteção das instalações portuárias. A certificação reconhece o compromisso permanente da estatal com a segurança operacional e com a adoção das melhores práticas internacionais.

Nos últimos anos, Suape vem investindo em tecnologia e inteligência voltados à proteção do porto organizado. Entre as principais iniciativas estão a modernização dos sistemas de controle de acesso, o aperfeiçoamento do monitoramento eletrônico – integrado por um conjunto de 322 câmeras de alta definição instaladas na área portuária, além da atualização dos mecanismos de identificação e credenciamento de usuários e o fortalecimento dos protocolos de fiscalização das áreas operacionais.

A administração portuária também revisou as Normas de Acesso de Pessoas e Veículos (NAPV), adequando os procedimentos às exigências da legislação brasileira e aos padrões internacionais de segurança. O trabalho é desenvolvido em integração com órgãos como Polícia Federal, Marinha do Brasil, Receita Federal, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e demais instituições responsáveis pela proteção das instalações portuárias.

Para o diretor-presidente do Complexo de Suape, Armando Monteiro Bisneto, a renovação da certificação confirma que os investimentos realizados fortalecem a confiabilidade do porto e acompanham sua expansão operacional. "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", ressaltou Bisneto.

O diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, José Constantino, acrescentou que 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", destacou.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 130/2026
Página 86 de 86
Data: 07/08/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Na prática, a certificação concedida pela Conportos confirma que o Porto Organizado opera de acordo com protocolos internacionais voltados à prevenção de riscos e à proteção da cadeia logística, assegurando mais segurança para embarcações, trabalhadores, cargas e instalações portuárias. Para a autoridade portuária, esse reconhecimento também fortalece a credibilidade perante operadores, armadores e investidores que atuam no comércio marítimo internacional.

Entre janeiro e junho, o porto movimentou 13.726.969 milhões de toneladas de cargas, crescimento de 25,6% em relação ao mesmo período de 2025. No intervalo, foram registradas 832 atracações, alta de 14,3%, atribuídas pela autoridade portuária à expansão das operações e ao fortalecimento da infraestrutura portuária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/08/2026



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: 07/08/2026