

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 091/2026
Data: 02/06/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
SANTOS E DISTRITO DA CHINA FIRMAM ACORDO DE COOPERAÇÃO DURANTE MISSÃO INTERNACIONAL	4
RECIFES DE CORAIS SÃO RECUPERADOS COM IMPRESSÃO 3D; TÉCNICA IMPRESSIONA MISSÃO DE SANTOS EM HONG KONG	6
TERMINAL DE YANTIAN REFORÇA PAPEL ESTRATÉGICO DO BRASIL NO COMÉRCIO DA CHINA	8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	9
ROTA ENERGÉTICA: INDÚSTRIA DE ALAGOAS AVANÇA COM GÁS, VAPOR VERDE E RESÍDUOS	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
BLOQUEIO ORÇAMENTÁRIO AMEAÇA FISCALIZAÇÃO, SEGURANÇA JURÍDICA E PROJETOS ESTRATÉGICOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO BRASIL	12
AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE ARRENDAMENTO DE ÁREA NO PORTO DE VILA DO CONDE (PA) É ADIADA	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
INVESTIR EM INFRAESTRUTURA É INVESTIR EM PESSOAS, DIZ TOMÉ FRANCA NO ‘BOM DIA, MINISTRO’	14
PROJETOS DE RENOVAÇÃO DAS HIDROVIAS DO SÃO FRANCISCO E DO PARNAÍBA VÃO AMPLIAR LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL NO NORDESTE	16
CONVIDADO DO BOM DIA, MINISTRO DESTA TERÇA-FEIRA (2), TOMÉ FRANCA DETALHA MEDIDAS PARA REDUÇÃO DAS TARIFAS AÉREAS E AMPLIAÇÃO DA AVIAÇÃO	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – A GESTÃO PRIVADA DOS CANAIS PORTUÁRIOS	18
NACIONAL - HUB – CURTAS - COSAN NEGA INFORMAÇÕES SOBRE VENDA DA RUMO	19
<i>Empresa tentou pacificar a situação junto aos investidores após especulações sobre o assunto</i>	19
<i>ANTT pede concurso</i>	19
TRANSPORTES - MARANHÃO DAY DESTACA DESAFIOS LOGÍSTICOS E PROJETOS DE EXPANSÃO PORTUÁRIA	19
TRANSPORTES - GOVERNO PREVÊ LEILOAR CANAL AQUAVIÁRIO DE ITAJAÍ NO 3º TRIMESTRE	21
GOVERNO CONTRATA DRAGAGEM DE R\$ 123 MILHÕES NO RIO MADEIRA	22
ENERGIA - GOVERNO MANTÉM CONTRATOS SEM REAJUSTE NOS LEILÕES DE ENERGIA DESTES ANOS	23
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS REDUZ PREÇO DO QUEROSENE DE AVIAÇÃO EM 14,2%	24
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS QUER DOBRAR PRODUÇÃO DE FERTILIZANTES NO BRASIL	25
COMÉRCIO EXTERIOR - CHINA TEM NOVA REGULAMENTAÇÃO PARA RECEBER ALIMENTOS DE FORA	26
MOTOQUEIRO, RESPEITE O TRÂNSITO!	27
OPINIÃO – ARTIGOS - AMAZÔNIA EM PAUTA: O MEDO DO DESENVOLVIMENTO	28
OPINIÃO – ARTIGOS - PORTOS E MODAIS: O VALOR DA INTEGRAÇÃO	29
JORNAL O GLOBO – RJ	31
GIGANTE DO CONCRETO COMPRA FÁBRICA DE ARGAMASSA NO RIO; SANTA LUZIA SAI DO NEGÓCIO	31
FIESP VÊ RISCO PARA EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS COM NOVA TARIFA PROPOSTA PELOS EUA	31
MINERAIS CRÍTICOS, SUPERÁVIT COMERCIAL E COMBATE AO CRIME: O QUE O BRASIL TEM USADO COMO ARGUMENTO PARA EVITAR AS NOVAS TARIFAS DOS EUA	32
PRESIDENTE DOS CORREIOS DIZ QUE PREJUÍZO SERÁ EM TORNO DE R\$ 10 BI NO ANO E PROMETE EQUILÍBRIO PARA 2027	33
FLÁVIO BOLSONARO DIZ QUE PEDIU A TRUMP PARA POUPAR EMPRESAS BRASILEIRAS DE TARIFAÇÃO	34
O QUE É SEÇÃO 301? ENTENDA LEI DOS EUA QUE PERMITE NOVO TARIFAÇÃO DE 25% CONTRA O BRASIL	36
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	38
QUEM É E O QUE PENSAM OS DEPUTADOS DA FLÓRIDA ESCOLHIDOS POR TRUMP PARA SEREM EMBAIXADORES DOS EUA NO BRASIL	38
FLÁVIO BOLSONARO QUER BASE DE GOVERNO COM QUÓRUM PARA MUDAR CONSTITUIÇÃO E DEFENDE MENOS MINISTÉRIOS	39
ALCKMIN E DURIGAN DESCARTAM DEBATER PIX COM OS EUA APÓS NOVO TARIFAÇÃO DE TRUMP	41
VALOR ECONÔMICO (SP)	42
PROPOSTA DE TARIFAÇÃO DOS EUA ATINGE ATÉ 43% DA PAUTA DE EXPORTAÇÃO BRASILEIRA, DIZ QUANTIVIS ANALYTICS	42
GOVERNO DEVE ADOTAR TOM POLÍTICO EM RESPOSTA AOS EUA SOBRE PROPOSTA DE TARIFA DE 25%	43
IG4 E AUSTRALIANA MACQUAIRE VENDEM 100% DA CLI PARA AD PORTS, DE ABU DHABI, POR R\$ 4,2 BI	44
RIO TRANSFORMA CONCESSÕES E PPPs EM MOTOR DE INVESTIMENTOS	45
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	47
RODOVIA FEDERAL BRASILEIRA É ASFALTADA COM PLÁSTICO RECICLADO PELA PRIMEIRA VEZ	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 091/2026
Página 3 de 50
Data: 02/06/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

BRASIL FARÁ PRIMEIRO LEILÃO DE BATERIAS EM DEZEMBRO, ANUNCIA MINISTRO	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS	48
CONVENÇÃO SOBRE RESPONSABILIDADE EM POLUIÇÃO POR ÓLEO É APROVADA PELO SENADO.....	48
PETROBRAS ABRE EDITAL PARA SERVIÇOS DE LIMPEZA E CONSERVAÇÃO DE PLATAFORMAS ACOSTADAS NO AÇU.....	49
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	50
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	50



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SANTOS E DISTRITO DA CHINA FIRMAM ACORDO DE COOPERAÇÃO DURANTE MISSÃO INTERNACIONAL

Memorando assinado em Yantian prevê intercâmbio de experiências e aproximação entre as duas cidades

Por Alexandre Lopes 2 de junho de 2026



Bruno Orlandi e Deng Feibo assinam acordo; discursos apontam para a construção conjunta de oportunidades (Alexandre Lopes/AT)

Um dos momentos mais relevantes da Missão Internacional Porto & Mar 2026 aconteceu nesta segunda-feira (1º), em Shenzhen, com a assinatura do Memorando de Entendimento entre o município de Santos e o Distrito de Yantian, uma das regiões mais estratégicas da economia chinesa e sede de um dos maiores terminais de contêineres do mundo.

A cerimônia foi realizada dentro do complexo administrativo de Yantian e reuniu autoridades brasileiras e chinesas em um ambiente marcado pelo simbolismo diplomático e pelo fortalecimento das relações entre os dois países.

Representando a cidade de Santos, o secretário municipal de Assuntos Portuários e Emprego, Bruno Orlandi, assinou o documento ao lado do vice-prefeito do Distrito de Yantian, Zhang Xionghan, formalizando o início de uma cooperação institucional voltada ao intercâmbio de experiências, desenvolvimento econômico e aproximação entre as duas cidades.

A solenidade contou ainda com a presença do prefeito do Distrito de Yantian, Deng Feibo, do presidente da Câmara Municipal de Santos, Adilson Júnior, de representantes da Autoridade Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do Tribunal de Contas da União (TCU), da Autoridade Portuária de Santos (APS), além de empresários e integrantes da Missão Internacional Porto & Mar.

Antes da assinatura, os participantes assistiram a vídeos institucionais apresentando as características, potencialidades e projetos das duas cidades. A exibição serviu para destacar pontos em comum entre os municípios, especialmente a forte ligação com as atividades portuárias, logísticas e com o comércio internacional.

Durante os discursos, autoridades chinesas ressaltaram a importância estratégica da relação com o Brasil e manifestaram interesse em ampliar a cooperação com Santos nos próximos anos. O discurso predominante foi de construção conjunta de oportunidades, compartilhamento de conhecimento e fortalecimento dos laços institucionais entre as duas regiões.

Conexão pelo porto

Apesar de estarem separadas por mais de 18 mil quilômetros, Santos e Yantian possuem características que aproximam suas trajetórias. Santos abriga o maior porto do Hemisfério Sul e desempenha papel fundamental na economia brasileira.

Yantian, por sua vez, está localizada na cidade de Shenzhen, um dos maiores polos econômicos e tecnológicos da China, e abriga um terminal que movimenta mais de 16 milhões de TEUs por ano, figurando entre os maiores do planeta.

Assim como Santos, Yantian construiu grande parte de sua identidade em torno das atividades marítimas, logísticas e do comércio internacional. A região chinesa também se destaca por sua localização estratégica, conectada diretamente a Hong Kong e integrada à chamada Grande Baía, uma das áreas de maior desenvolvimento econômico da Ásia.

Cooperação para o futuro

Mais do que um ato protocolar, o memorando estabelece um canal permanente de diálogo entre as administrações públicas das duas cidades. A expectativa é que o acordo facilite futuras iniciativas de cooperação em áreas como logística, desenvolvimento econômico, inovação, tecnologia, planejamento urbano, sustentabilidade e atração de investimentos.

Ao longo da cerimônia, representantes chineses reforçaram diversas vezes a disposição de trabalhar em conjunto com Santos e de ampliar as relações institucionais e comerciais já existentes entre as duas regiões.

Para os integrantes da missão, o acordo simboliza um dos principais legados da viagem organizada pelo Grupo Tribuna. Além das visitas técnicas e do contato com algumas das maiores empresas e estruturas logísticas do mundo, a missão também tem proporcionado a criação de conexões institucionais capazes de gerar oportunidades concretas para a Baixada Santista nos próximos anos.

Ao final da solenidade, autoridades dos dois países trocaram presentes institucionais. O evento foi encerrado com um jantar entre as duas delegações.

Relação de presentes na assinatura do memorando

Brasil

• Deng Feibo • Marcos Bemquerer • Alber Vasconcelos • Caio Leoncio • Bruno Orlandi • Adilson Júnior • Maxwell Rodrigues • Alexandre Lopes • Claudio Bastos • Demetrio Amono • Gabriela Scarduelli • Bruno Stupello • Claudia Borges • Erick Aeck • Giovanni Borlenghi • Heber Borlenghi • Keyla Boaventura • Luis Floriano • Luiz Claudio Simões • Otávio Grottone • Ricardo Miranda • Rui Klein • Washington Flores • Roberto Clemente Santini • Marcelo Scherrer • Luciana Guerise • Rogério Oliveira • Eduardo Freire • Frederico Cypriano • Patrícia Oliveira • Renata Santini Cypriano

China

• Xiao Kai • Zhang Xionghan • Peng Zhihong • Xiong Linglin • Hou Guihong • Wang Qian • Lan Yunfeng • Zhang Zhi • Pan Haihui • Luo Binbin • Chen Zhenbo • Han Shanshan • Liang Xueping • Xia Zeliang • Zhou Tingda • Hu Chuzhen • Zhong Hongmei • Wang Jia • Gong Renmin



Bruno Orlandi, Claudio Bastos e Maxwell Rodrigues (Reprodução)

“Tivemos aqui um bom exemplo de como a gente pode buscar desenvolvimento econômico, geração de emprego e intercâmbio cultural. O Porto de Yantian é absolutamente automatizado, o maior terminal portuário em movimentação de TEU. Isso faz com que a gente possa buscar implementar cada vez mais eficiência e qualidade na nossa cidade”, Bruno Orlandi, secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos.

“No Terminal de Yantian, eles estão operando no estado da arte em termos de práticas portuárias. Isso inclui a questão de sustentabilidade, com abastecimento de energia elétrica por terra para os navios. Em relação à tecnologia, um grau de automação muito grande nos terminais, níveis de produtividade que impressionam”, Claudio Bastos, superintendente de Governança, Risco e Compliance da APS.

“A assinatura de um acordo entre a cidade de Santos e o Distrito de Yantian estreita muito mais a relação entre Brasil e China. Tecnologia é a pauta, tecnologia é o futuro e esse é o nosso caminho. O

memorando assinado aqui traz para Santos o desenvolvimento e o intercâmbio entre autoridades e atores do setor portuário”, Maxwell Rodrigues, consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/06/2026

RECIFES DE CORAIS SÃO RECUPERADOS COM IMPRESSÃO 3D; TÉCNICA IMPRESSIONA MISSÃO DE SANTOS EM HONG KONG

Tecnologia voltada à restauração ambiental foi destaque em visita ao Hong Kong Science Park

Por Alexandre Lopes 2 de junho de 2026



Impressão 3D em Hong Kong cria recifes artificiais que ajudam a regenerar ecossistemas marinhos degradados; tecnologia chamou atenção de comitiva brasileira (Alexandre Lopes/AT)

A reta final da Missão Internacional Porto & Mar 2026, promovida pelo Grupo Tribuna, começou nesta segunda-feira (1º) com uma visita ao Hong Kong Science Park, um dos principais centros de inovação tecnológica da Ásia e responsável por reunir centenas de startups, empresas de tecnologia, centros de pesquisa e projetos voltados ao desenvolvimento de soluções para diferentes áreas da economia.

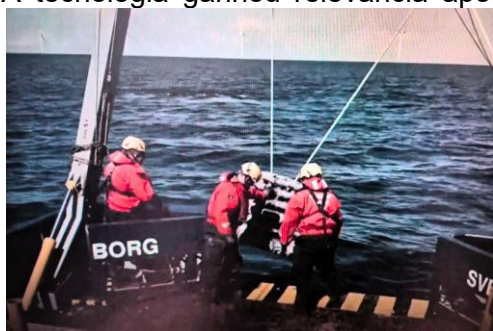
Ao longo da manhã, empresários, executivos e autoridades brasileiras conheceram parte das iniciativas desenvolvidas no complexo, que atua em segmentos como inteligência artificial, robótica, biotecnologia, sustentabilidade, automação industrial e transformação digital.

Entre as diversas apresentações realizadas, uma tecnologia voltada à recuperação de áreas marinhas foi a que mais despertou atenção da comitiva.

O projeto utiliza impressão 3D para criar recifes artificiais capazes de auxiliar na regeneração de ecossistemas marinhos degradados. A solução vem sendo desenvolvida por empresas e pesquisadores ligados ao ecossistema de inovação de Hong Kong e utiliza estruturas produzidas em materiais compatíveis com a vida marinha para servir como base para fixação e crescimento de corais.

As peças possuem formatos projetados digitalmente para favorecer a colonização de organismos marinhos e aumentar as chances de sobrevivência dos corais transplantados. Em alguns projetos desenvolvidos na região, os recifes artificiais são produzidos em terracota por meio de impressão 3D, permitindo criar superfícies complexas que imitam características encontradas em ambientes naturais.

A tecnologia ganhou relevância após eventos climáticos severos que atingiram áreas costeiras de Hong Kong e provocaram danos significativos a ecossistemas marinhos locais. Estudos conduzidos na região apontaram taxas elevadas de sobrevivência dos corais fixados nessas estruturas impressas em 3D, reforçando o potencial da solução para projetos de restauração ambiental.



Trabalho de instalação de peças no oceano: empresas do exterior procuram infraestrutura chinesa (Reprodução)

Origem internacional

Outro aspecto que chamou atenção dos integrantes da Missão Internacional Porto & Mar 2026 foi o fato de parte dessas iniciativas ter origem internacional.

Uma das empresas apresentadas durante a visita possui origem italiana e escolheu Hong Kong como plataforma para expansão de negócios na Ásia, utilizando o ambiente de inovação local para desenvolver projetos ligados à impressão 3D, engenharia avançada e sustentabilidade.

A presença de companhias estrangeiras dentro do Science Park reforça uma característica observada ao longo de toda a missão: a capacidade chinesa de atrair talentos, empresas e investimentos internacionais para ambientes voltados à pesquisa e desenvolvimento.

Mais do que um centro tecnológico, o Hong Kong Science Park funciona como um ecossistema voltado à geração de inovação em larga escala. O complexo abriga milhares de profissionais e centenas de empresas que atuam de forma integrada em projetos de tecnologia aplicada, ciência e desenvolvimento empresarial.



Peças fabricadas em impressora 3D criam superfícies que imitam características de ambientes naturais (Reprodução)

Tratamento conjunto

Para os integrantes da comitiva capitaneada pelo Grupo Tribuna, a visita permitiu observar como inovação e sustentabilidade vêm sendo tratadas de maneira conjunta em diferentes partes da Ásia.

A utilização de impressão 3D para recuperação ambiental foi vista como um dos exemplos mais simbólicos dessa nova abordagem, mostrando que tecnologias inicialmente associadas à indústria também podem ser utilizadas para enfrentar desafios ligados à preservação de ecossistemas e à recuperação de áreas impactadas pela ação humana.



Roberto Clemente Santini, Adilson Júnior, Eduardo Freire e Heber Spina Borlenghi (Reprodução)

“Conseguimos trazer uma grande delegação para a China e tenho certeza de que o que vimos aqui poderá trazer desenvolvimento para a nossa região. O Porto de Santos é o maior do Brasil e possui grandes desafios. Vimos, além da parte portuária, muito sobre tecnologia e ela pode melhorar a qualidade do nosso porto, trazendo mais emprego e desenvolvimento”, Roberto Clemente Santini, diretor-

presidente da TV Tribuna.

“Eles entendem a cidade de Santos como um verdadeiro parceiro comercial. Mais do que isso, veem uma possibilidade de aumentar ainda mais essas relações e o Poder Legislativo tem um papel fundamental nessa parceria. Os chineses também têm desafios, mas aqui eles trazem a universidade e os professores para criar soluções”, Adilson Júnior, presidente da Câmara de Santos.

“A agenda desta segunda-feira foi muito produtiva e conhecemos mais um avanço que eles têm aqui na China. O país está me surpreendendo positivamente. Eu não esperava o que nós estamos vendo e realmente a China está muito à frente de tudo na área tecnológica. Tenho certeza que tem muita coisa que posso levar e aplicar no Brasil”, Eduardo Freire, diretor-presidente do Grupo Yamam.

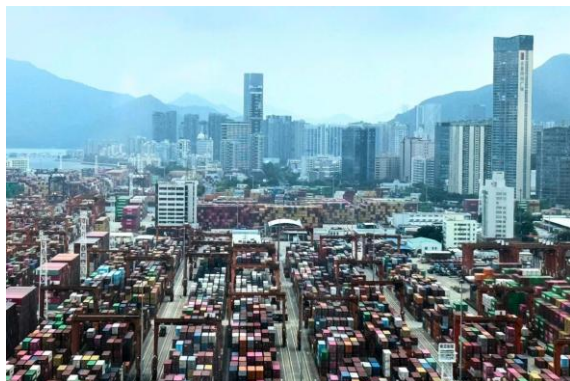
“É muito bom a gente ver esse desenvolvimento todo, com organização, tecnologia e logística. Mas o mais importante de tudo são as pessoas. O povo chinês é humilde, trabalhador, muito disciplinado e o sucesso de tudo que nós vimos está muito ligado a essa disciplina. É muito bacana ver isso”, Heber Spina Borlenghi, diretor-executivo do Grupo Cesari.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/06/2026

TERMINAL DE YANTIAN REFORÇA PAPEL ESTRATÉGICO DO BRASIL NO COMÉRCIO DA CHINA

Comitiva da Missão Porto & Mar conhece um dos maiores portos do mundo
Por Alexandre Lopes 2 de junho de 2026



Projeções para o terminal de Yantian indicam movimentação superior a 16 milhões de TEU ao longo de 2026, quebrando a marca registrada no ano passado (Alexandre Lopes/AT)

A agenda desta segunda-feira (1º) da Missão Internacional Porto & Mar 2026 levou a comitiva brasileira a mais um dos gigantes da logística mundial. Empresários, executivos e autoridades visitaram o Terminal de Yantian, em Shenzhen, complexo que figura entre os maiores terminais de contêineres do planeta e desempenha papel fundamental no comércio exterior

chinês.

Recebido por representantes da administração portuária local, o grupo brasileiro acompanhou uma apresentação sobre a evolução do terminal, seus números operacionais e, principalmente, a crescente relação comercial entre China e Brasil, tema que esteve no centro das discussões ao longo da visita.

A mensagem apresentada pelos anfitriões foi clara: o Brasil ocupa posição estratégica dentro dos negócios internacionais de Yantian e tende a ganhar ainda mais relevância nos próximos anos.

Localizado no sul da China, próximo a Hong Kong, o terminal se transformou em uma das principais portas de saída para produtos manufaturados destinados aos mercados globais. Atualmente, mais de 100 serviços marítimos semanais conectam Yantian a diferentes regiões do mundo, incluindo rotas regulares para a América do Norte, Europa e América Latina.



Integrantes da Missão Internacional Porto & Mar foram recebidos no Terminal de Yantian e conheceram infraestrutura; chineses destacaram relação comercial com Brasil (Alexandre Lopes/AT)

Números impressionam

Segundo informações apresentadas à delegação, o terminal ultrapassará a marca de 16 milhões de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) movimentados em 2025, estabelecendo um novo recorde operacional.

O complexo conta com 20 berços de águas profundas, canal natural com cerca de 18 metros de profundidade e estrutura capaz de receber alguns dos maiores navios porta-contêineres em operação no mundo.

A ligação com o Brasil foi um dos principais pontos abordados durante a apresentação. Representantes de Yantian destacaram que a China segue como o maior parceiro comercial brasileiro e ressaltaram o crescimento constante do intercâmbio entre os dois países.

Produtos agrícolas, alimentos, madeira e derivados estão entre as principais cargas brasileiras que chegam ao mercado chinês por meio do terminal. No sentido contrário, equipamentos mecânicos, produtos eletroeletrônicos e bens manufaturados compõem boa parte das exportações chinesas destinadas ao Brasil.

Além da operação atual, o terminal também busca ampliar sua participação em segmentos ligados ao comércio eletrônico internacional, área apontada pelos executivos como uma das principais oportunidades de crescimento para os próximos anos.



Para quem vê contêineres empilhados em Yantian e recordes, fica difícil imaginar que o local era uma vila pesqueira nas décadas de 1970 e 1980 (Alexandre Lopes/AT)

Crescimento vertiginoso

Outro aspecto que chamou atenção da comitiva foi a trajetória de desenvolvimento do porto. O que era uma pequena vila pesqueira nas décadas de 1970 e 1980 se transformou em um dos mais importantes complexos logísticos do planeta. Em pouco mais de três décadas, Yantian alcançou marcas históricas na movimentação de contêineres e consolidou sua posição entre os maiores terminais do mundo.

A visita também reforçou uma percepção observada ao longo de toda a missão: a capacidade chinesa de combinar planejamento de longo prazo, investimentos em infraestrutura e eficiência operacional para fortalecer sua competitividade global.

Para os integrantes da delegação brasileira, conhecer Yantian representou a oportunidade de observar mais um elo da gigantesca cadeia logística que conecta a produção chinesa aos mercados internacionais e que, cada vez mais, estreita os laços comerciais entre China e Brasil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/06/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ROTA ENERGÉTICA: INDÚSTRIA DE ALAGOAS AVANÇA COM GÁS, VAPOR VERDE E RESÍDUOS

Segunda matéria da série Rota Energética mostra como o setor industrial tem recorrido ao gás natural para garantir seu funcionamento e ampliar o processo de descarbonização

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



Polo cloroquímico, em Marechal Deodoro, concentra hoje indústrias que utilizam gás natural e outros biocombustíveis para abastecer paques fabris. Foto: Divulgação

A atração de grandes investimentos industriais para o interior de Alagoas deixou de depender exclusivamente de incentivos fiscais tradicionais para se ancorar em uma infraestrutura invisível, mas altamente competitiva: a segurança da matriz energética e ambiental. Na segunda matéria da série Rota Energética, vamos mostrar como o

setor industrial têm recorrido ao gás natural para garantir seu funcionamento e ampliar o processo de descarbonização em território alagoano.

Um dos avanços mais recentes tem ocorrido no Sertão de Alagoas, que passou a contar com o gás natural canalizado para atender as indústrias de laticínios instaladas na pujante Bacia Leiteira. Historicamente reféns de matrizes energéticas poluidoras e de alta oscilação de preço, as indústrias

de laticínios da região dependiam quase que exclusivamente da queima de lenha e de óleo combustível pesado para movimentar suas caldeiras.

Diagnósticos de competitividade da Federação das Indústrias do Estado de Alagoas (FIEA) e relatórios de mercado da própria Algás mostram que estes materiais eram intensamente utilizados nos processos de produção, uma vez que as etapas de pasteurização e a fabricação de leite em pó exigem picos contínuos de calor extremo, enquanto a refrigeração e a estocagem de derivados demandam sistemas de resfriamento ininterruptos.



Principal hub de produção de leite em Alagoas, Batalha atraiu empresas e trouxe junto rede de gás natural para atender demanda para produção de laticínios e derivados. Foto: Thiago Sampaio

Produção de leite atrai gigantes do setor de laticínios para Alagoas

Desde abril, a cidade de Batalha passou a contar com a rede de gás natural canalizado. A Algás investiu R\$ 5 milhões para instalar cinco quilômetros de rede local de distribuição, que vai atender de imediato três indústrias nacionais instaladas na região: a Natville, o Grupo Alvoar (dono das marcas Camponesa, Embaré e Betânia) e, mais recentemente, a Piracanjuba, que adquiriu o Laticínio Sertão, em Monteirópolis.

Segundo dados da Pesquisa da Pecuária Municipal do IBGE, a Bacia Leiteira alagoana movimenta R\$ 1,3 bilhão anualmente, resultado de uma produção de cerca de 597 milhões de litros de leite. O alto volume produzido atraiu essas grandes corporações, que já confirmaram que irão utilizar o gás natural em suas unidades, impulsionando a movimentação financeira e a geração de empregos na região.



Natville está construindo segunda unidade em Alagoas, no município de Batalha e irá usar gás natural para abastecer parque industrial. Foto: Thiago Sampaio/Agência Alagoas

Somente a Natville anunciou que pretende investir R\$ 500 milhões na unidade que está sendo construída em Batalha, e que será totalmente abastecida com gás natural, gerando 500 empregos diretos e 5 mil indiretos. Já o grupo Alvoar adquiriu a Cooperativa de Produção Leiteira de Alagoas (CPLA) e anunciou investimentos de R\$ 40 milhões para impulsionar a manufatura de lácteos.

Na prática, a chegada dos dutos a polos como Batalha redesenha a eficiência de chão de fábrica, garantindo a estabilidade térmica necessária para padronizar a qualidade dos derivados e reduzindo sensivelmente o custo operacional por litro de leite processado.



Segundo o presidente da Algás, Ediberto Omena, a estação de gás de Batalha vai atender toda a região da Bacia Leiteira, garantindo mais economia aos produtores. "Eles vão ter uma economia maior, uma energia limpa, mais sustentabilidade, substituindo a lenha e o briquete pelo gás natural, que é da Algás", destacou.

Veolia produz vapor verde para abastecer unidade de PVC da Braskem em Marechal Deodoro. Foto: Divulgação

Se no interior o gás natural é sinônimo de atração de indústrias, na Região Metropolitana ele atua na fixação de grandes empresas e consolida um hub de produção que posiciona o estado de forma estratégica no balanço energético do país. No Polo Cloroquímico, situado em Marechal Deodoro, o fornecimento contínuo de gás funciona como fator de atração e expansão para multinacionais como a Braskem, que demanda alto volume de energia térmica para a produção de PVC, e a fabricante de tubos e conexões Krona.

A própria fábrica da Braskem é abastecida com vapor verde produzido pela Veolia. As empresas firmaram um contrato de 20 anos para o fornecimento de energia renovável a partir de biomassa. Somente no primeiro ano de funcionamento, a planta da Veolia produziu 900 mil toneladas de vapor verde.

“O uso desta fonte de energia renovável representa uma redução anual de, aproximadamente, 150 mil toneladas de CO₂, se comparado ao uso de combustíveis fósseis. Todo o preparo, armazenamento e processamento delas é realizado no próprio site da companhia. Nossa intenção é aumentar cada vez mais o mix de combustível usado na usina, com outras fontes renováveis disponíveis na região, como a casca de coco, por exemplo”, explicou a diretora de Operações Industriais da Veolia Brasil, Natalie Figueiredo, ao Movimento Econômico.

Para expandir ainda mais essa presença, a Algás pretende construir este ano um ramal para distribuir gás natural para condomínios e hotéis instalados em Marechal Deodoro. As obras fazem parte de um pacote de R\$ 15 milhões de investimentos em expansão de oferta no estado.

O movimento acompanha o crescimento do mercado: o relatório anual da Agência Reguladora de Serviços de Alagoas (Arsal) mostra que em 2025 o número de indústrias abastecidas com gás saltou de 45 para 48 no estado.

Os dados apontam que o mercado cativo fechou o ano com 10.438 unidades consumidoras ativas (alta de 1,43% sobre dezembro de 2024) e 660,83 quilômetros de rede de distribuição (+3,47%). O volume total de gás distribuído em 2025 ficou em 145,88 milhões de metros cúbicos, com média diária de 400,26 mil m³.



Origem Energia desenvolve projeto pioneiro no Brasil de estocagem de gás natural no município de Pilar, região Metropolitana de Maceió. Foto: Origem Energia

segundo semestre deste ano.

Estocagem no Pilar reforça segurança energética
Enquanto a rede de distribuição avança para atender indústrias, Alagoas também se prepara para ganhar um ativo estratégico no mercado de gás. No Pilar, a Origem Energia desenvolve um projeto de estocagem subterrânea em antigos reservatórios do Polo Alagoas, com previsão de início no



A primeira fase terá capacidade inicial de 50 milhões de metros cúbicos e investimento de cerca de US\$ 20 milhões. A estrutura deve funcionar como uma reserva para equilibrar oferta e demanda, permitindo injeção de até 800 mil metros cúbicos por dia e retirada de aproximadamente 500 mil metros cúbicos.

Veolia ampliou atuação em Alagoas e passou a gerir ecoparques para produzir biogás de resíduos e lixo. Foto: Assessoria

ESG em escala: resíduos industriais e urbanos viram biogás e biomassa

Se as indústrias precisam de energia limpa para funcionar, a sustentabilidade do ecossistema exige pensar na destinação correta do lixo residual produzido no processo. Alinhada a isso, a Veolia adquiriu as empresas Alagoas Ambiental e Serquip Tratamentos e Resíduos, que hoje se somam à sua planta de geração de vapor em Marechal Deodoro.

Os novos EcoParques e unidades da Veolia no estado oferecem serviços que vão do beneficiamento de pneus à geração de energia por meio do biogás, passando por tratamento por incineração e autoclave, disposição final de resíduos de serviços de saúde, reciclagem de entulho da construção civil, tratamento de resíduos perigosos (Classe I) e não perigosos (Classe II), além do tratamento de chorume por osmose reversa.



Veolia passou a contar também com usina de biomassa, que produz energia limpa a partir de resíduos. Foto: Assessoria

Também foram incorporados ao complexo uma usina de biomassa, uma de blendagem para coprocessamento e uma estação de tratamento de efluentes.

O diretor operacional da Veolia em Alagoas, Marnes Gomes, informou ao Movimento Econômico que o volume de resíduos aproveitados nas duas unidades corresponde a 40 mil toneladas mensais, que abastecem diretamente a matriz limpa do estado. “O biogás gerado nessas unidades de Pilar e Craíbas abastece cinco motores, que geram cinco megawatts de energia por hora”, concluiu.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 02/06/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

BLOQUEIO ORÇAMENTÁRIO AMEAÇA FISCALIZAÇÃO, SEGURANÇA JURÍDICA E PROJETOS ESTRATÉGICOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO BRASIL

O Comitê das Agências Reguladoras Federais (COARF) recebe com profunda preocupação a publicação do Decreto nº 12.990, de 29 de maio de 2026, que promove novo bloqueio de recursos no Orçamento da União e impõe uma redução linear de aproximadamente 18% nos limites de movimentação e empenho dos órgãos federais.

A medida atinge diretamente as agências reguladoras federais em um momento de expansão dos investimentos em infraestrutura, aumento das demandas regulatórias e ampliação da carteira de projetos estruturantes em diversos setores essenciais para o desenvolvimento nacional.

As agências reguladoras exercem papel estratégico para o funcionamento do Estado brasileiro. São responsáveis pela fiscalização de contratos de concessão, pela regulação de serviços públicos, pela proteção dos usuários, pela garantia da segurança jurídica dos investimentos e pela manutenção da estabilidade regulatória necessária ao crescimento econômico do país.

O novo bloqueio orçamentário gera preocupação concreta quanto à capacidade operacional das agências de manter, com o mesmo nível de excelência, atividades essenciais de fiscalização, monitoramento, regulação, inovação tecnológica e acompanhamento de contratos de longo prazo que movimentam centenas de bilhões de reais em investimentos privados.

O cenário se torna ainda mais sensível diante do histórico recente de sucessivas restrições orçamentárias enfrentadas pelas agências reguladoras. Nos últimos anos, essas instituições vêm



acumulando perdas significativas de capacidade operacional, mesmo diante do aumento de suas atribuições legais e da crescente complexidade dos setores regulados.

É importante destacar que a discussão não se limita a uma questão administrativa ou fiscal. Trata-se de uma questão de Estado. O enfraquecimento das estruturas regulatórias impacta diretamente a capacidade do poder público de assegurar serviços de qualidade à população, preservar a confiança dos investidores, garantir a execução de contratos de longo prazo e manter a previsibilidade regulatória indispensável para o ambiente de negócios brasileiro.

IMPACTOS POTENCIAIS NAS ATIVIDADES REGULATÓRIAS

- Redução de atividades de fiscalização e monitoramento em campo;
- Postergação de projetos de transformação digital e modernização tecnológica;
- Limitações na realização de inspeções, auditorias e ações de supervisão;
- Impactos na gestão e acompanhamento de contratos de concessão e autorização;
- Redução da capacidade de resposta a demandas dos usuários e agentes regulados;
- Risco de atraso em projetos estratégicos e estruturantes para o setor;
- Limitações na produção de estudos, análises regulatórias e desenvolvimento normativo;
- Comprometimento de iniciativas voltadas à inovação, eficiência e aprimoramento regulatório.

O COARF reafirma que a autonomia financeira das agências reguladoras não constitui privilégio institucional, mas condição necessária para o adequado cumprimento de suas missões legais. Trata-se de instrumento essencial para assegurar estabilidade regulatória, previsibilidade aos investidores e qualidade na prestação dos serviços públicos regulados.

Nesse contexto, ganha ainda mais relevância a discussão em torno do Projeto de Lei Complementar nº 73/2025, atualmente em tramitação no Senado Federal, que busca conferir tratamento adequado às atividades das agências reguladoras no âmbito das limitações orçamentárias impostas pela Lei de Responsabilidade Fiscal.

A proposta reconhece a natureza estratégica das atividades desempenhadas pelas agências e busca assegurar condições mínimas para que possam exercer plenamente suas competências legais, preservando a capacidade regulatória do Estado brasileiro e a segurança jurídica necessária aos investimentos de longo prazo.

As agências reguladoras federais permanecem comprometidas com a continuidade de suas atividades, com a proteção dos usuários dos serviços regulados e com a defesa do interesse público. Contudo, alertam que a manutenção de sucessivos bloqueios orçamentários pode comprometer progressivamente a capacidade operacional necessária para garantir a plena execução de suas atribuições legais e institucionais.

O COARF seguirá atuando junto aos Poderes da República em busca de soluções que preservem a capacidade técnica, a independência institucional e a sustentabilidade operacional das agências reguladoras, pilares essenciais para a confiança dos investidores, para a qualidade dos serviços prestados à população e para o desenvolvimento sustentável do Brasil.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 02/06/2026

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE ARRENDAMENTO DE ÁREA NO PORTO DE VILA DO CONDE (PA) É ADIADA

Nova data da sessão e prazo da consulta pública serão divulgados oportunamente



Brasília, 01/06/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) informa o adiamento da Audiência Pública nº 04-2026, que visa receber contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relacionados ao processo licitatório de arrendamento da área VDC04, no Porto Organizado de Vila do Conde (PA).

A instalação é destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos minerais, com

destaque para fertilizantes. A nova data de realização da audiência pública e o prazo para encerramento da consulta pública serão divulgados oportunamente.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 01/06/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

INVESTIR EM INFRAESTRUTURA É INVESTIR EM PESSOAS, DIZ TOMÉ FRANCA NO 'BOM DIA, MINISTRO'

Em entrevista, titular do MPor destacou recorde de investimentos, medidas para reduzir o impacto da alta do combustível na aviação e avanços em portos e hidrovias



Ministro Tomé Franca concedeu entrevista nesta terça-feira (2) ao programa Bom Dia, Ministro - Imagem: Vosmar Rosa/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou nesta terça-feira (2) do programa Bom Dia, Ministro, produzido pela Empresa Brasil de Comunicação (EBC), e falou sobre os principais projetos do Governo Federal para fortalecer a infraestrutura de transportes no país. Durante a entrevista, Franca destacou o ciclo de investimentos em portos, aeroportos e hidrovias, as medidas adotadas para reduzir os impactos da alta do

combustível de aviação, os avanços da aviação regional e os projetos voltados à ampliação da logística nacional.

Segundo ele, o Brasil vive o maior ciclo de investimentos em infraestrutura da sua história recente, impulsionado por concessões, parcerias e novos projetos voltados à modernização dos sistemas de transporte. “Nós estamos vivendo o maior ciclo de investimentos privados em infraestrutura no nosso país, com dezenas de leilões que foram realizados na B3, com bilhões de investimentos que estão sendo feitos pelo capital internacional no Brasil, gerando emprego, gerando renda, gerando oportunidade para o povo brasileiro”, afirmou o ministro.

Tomé Franca também ressaltou que os investimentos em infraestrutura vão além das obras e impactam diretamente a vida da população. “Quando a gente fala de infraestrutura, parece, às vezes, algo muito distante das pessoas. Mas cada investimento que é feito em um aeroporto, em um porto ou em uma hidrovía significa emprego, oportunidade, conexão e melhoria da qualidade de vida dos brasileiros.”

Preço das passagens aéreas

Em resposta a uma das perguntas dos jornalistas, Tomé Franca detalhou as medidas adotadas pelo Governo Federal para reduzir os impactos do aumento do querosene de aviação (QAv), provocado por tensões geopolíticas internacionais. Entre as ações estão a desoneração tributária sobre o combustível, a postergação do pagamento das tarifas de navegação aérea e a disponibilização de uma linha de crédito de R\$ 1 bilhão para companhias aéreas.

Segundo o ministro, os resultados já começam a ser percebidos pelos passageiros. “Comparando abril de 2026 com abril de 2025, tivemos uma redução de 14% na tarifa média das passagens aéreas. É um dado que demonstra que as políticas implementadas pelo governo estão chegando ao consumidor”, afirmou.

O ministro destacou ainda que o número de passageiros transportados no Brasil saltou de cerca de 98 milhões para 130 milhões entre 2023 e 2025, refletindo o crescimento da conectividade aérea no país.

Amazônia e aviação regional

Outro tema abordado foi a ampliação da conectividade aérea na região Norte. Tomé Franca destacou o Programa AmpliAR, iniciativa que incorpora aeroportos regionais à gestão de concessionárias que já operam grandes aeroportos brasileiros.

“Uma orientação do presidente Lula foi a construção de uma política pública voltada para a infraestrutura aeroportuária mais distante dos grandes centros urbanos. Qual foi a política pública que nós lançamos? O Programa AmpliAR, que coloca aeroportos regionais sob administração das concessionárias que já têm contrato com a União. Então as grandes concessionárias, que hoje operam no Brasil, passam a administrar esses aeroportos e fazer os investimentos em infraestrutura”, informou o ministro.

O ministro também ressaltou que o Brasil possui atualmente o maior número de operadores aeroportuários atuando simultaneamente em um único país, o que contribui para ampliar investimentos e aumentar a eficiência do setor.

Hidrovias e integração nacional

Durante a entrevista, o titular do MPor destacou os investimentos destinados ao transporte hidroviário, especialmente na Amazônia. Entre os projetos está a construção do novo Porto Manaus Moderna, empreendimento que receberá R\$ 875 milhões em investimentos federais. O terminal, já contratado, contará com três pavimentos, áreas climatizadas e estrutura voltada ao atendimento dos milhões de passageiros que utilizam o transporte fluvial na região.

O ministro lembrou que mais de 20 milhões de passageiros usam anualmente o transporte hidroviário no Brasil, momento em que comentou o projeto de concessão da Hidrovia do Rio Paraguai, reforçando que a iniciativa não representa a privatização dos rios, mas sim a concessão dos serviços necessários para garantir manutenção, dragagem, sinalização e maior eficiência operacional.

Ele também destacou que mais de R\$ 4,5 bilhões em investimentos já foram aprovados pelo Fundo da Marinha Mercante para fortalecimento da indústria naval.

Segurança e embarque biométrico

Questionado sobre a área de segurança, o ministro apresentou os avanços da política de embarque biométrico, que será implementada gradualmente em aeroportos, portos de passageiros e instalações hidroviárias do país. A medida permitirá maior controle sobre o fluxo de passageiros, ampliando a segurança das operações e contribuindo para o combate a atividades criminosas.

Além dos ganhos para a segurança pública, o sistema deve tornar os processos de embarque mais rápidos e eficientes para os usuários. A tecnologia já vem sendo testada em aeroportos brasileiros e deverá ser expandida gradualmente para toda a rede nacional.

Segundo ele, a implementação dessa política está bem adiantada. “A gente está finalizando o aprimoramento das contribuições que nós recebemos em audiência pública com relação à política. E devemos, em breve, lançar a política pública que orienta e dá um prazo para que os aeroportos implementem o sistema em todos os aeroportos do Brasil”.

Mercado aéreo do Mercosul

O ministro também confirmou que o Governo Federal trabalha na proposta de criação de um mercado único de transporte aéreo entre os países do Mercosul. A medida poderá permitir que companhias aéreas de países vizinhos operem voos domésticos em território brasileiro e vice-versa, ampliando a concorrência, a conectividade e as opções para os passageiros.

Segundo Tomé Franca, a expectativa é apresentar a proposta ainda neste mês, iniciando posteriormente as etapas regulatórias necessárias para sua implementação.

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

Data: 02/06/2026

PROJETOS DE RENOVAÇÃO DAS HIDROVIAS DO SÃO FRANCISCO E DO PARNAÍBA VÃO AMPLIAR LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL NO NORDESTE

Revitalizações vão fortalecer a competitividade, reduzir custos e impulsionar o desenvolvimento econômico da região



Fundamentais para o fortalecimento da logística nacional, as hidrovias do São Francisco e do Parnaíba contam com projetos de revitalização que vão ampliar a competitividade do Nordeste. Além de contribuir para diversificar a matriz de transportes brasileira, a ideia é reduzir custos logísticos e estimular o desenvolvimento regional de forma sustentável por meio das duas vias fluviais, quando as obras estiverem concluídas.

Com cerca de 2,8 mil quilômetros de extensão, o Rio São Francisco atravessa 505 municípios e abastece mais de 11,4 milhões de pessoas. Sua retomada como corredor logístico é considerada uma das principais iniciativas para ampliar a integração entre o Sudeste e o Nordeste.

O projeto da Nova Hidrovia do São Francisco prevê a reativação da navegação comercial em 1.371 quilômetros navegáveis, entre Pirapora (MG) e Juazeiro (BA)/Petrolina (PE). Sob coordenação da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), a expectativa é movimentar até 5 milhões de toneladas de cargas já no primeiro ano de operação.

Os estudos de modelagem econômica em andamento contam com a participação da Agência Nacional de Transporte Aquaviária (Antaq) e da Marinha do Brasil. A iniciativa busca consolidar um modelo de transporte mais eficiente e ambientalmente sustentável. Um único comboio hidroviário, por exemplo, pode equivaler até 163 carretas nas rodovias, com potencial para reduzir custos, emissões e congestionamentos.



O projeto também prevê a integração da hidrovia às malhas ferroviária, rodoviária e portuária, conectando-se à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), à Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) e ao Porto de Aratu (BA), ampliando a eficiência logística para o escoamento de insumos agrícolas, grãos, minérios, gesso, calcário, bebidas e sal.

“A Nova Hidrovia do São Francisco representa avanço para a logística nacional, promovendo um transporte mais limpo, eficiente e competitivo, além de ampliar a movimentação de cargas entre os estados nordestinos”, destaca o secretário nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos, Otto Luiz Burlier.

Hidrovia do Parnaíba

Com 1.344 quilômetros de extensão, a Hidrovia do Parnaíba abrange os rios Parnaíba e Balsas, atravessando Maranhão, Piauí e Ceará e atende 54 municípios. A via integra corredores logísticos estratégicos e possui grande potencial para o escoamento da produção agrícola do MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), uma das principais fronteiras agrícolas do país.

Em maio de 2025, o Governo Federal delegou a gestão da hidrovia ao Estado do Piauí, a primeira transferência desse tipo na história do Brasil. A medida permitirá a recuperação da navegabilidade do rio e a modernização da infraestrutura hidroviária, sob coordenação da Companhia Porto Piauí.

De acordo com os atuais estudos e obras preparatórias, quando a hidrovia estiver totalmente operacional, ela permitirá a navegação de embarcações com capacidade para transportar até 2,1 mil toneladas de grãos por viagem, o equivalente a cerca de 50 caminhões bitrem.

A expectativa é de que, em até três anos após o início das operações, a hidrovia movimente entre quatro e cinco milhões de toneladas de grãos por ano. Além de reduzir a dependência do transporte rodoviário, o projeto fortalecerá a integração logística com o Porto Piauí, gerando empregos, atraindo investimentos e ampliando a competitividade da produção regional.

“Essas ações permitem que a navegação ocorra de forma contínua, fortalecendo rotas estratégicas para o transporte de mercadorias e ampliando a segurança de quem utiliza as hidrovias”, conclui o secretário Otto Luiz Burlier.

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

Data: 02/06/2026

CONVIDADO DO BOM DIA, MINISTRO DESTA TERÇA-FEIRA (2), TOMÉ FRANCA DETALHA MEDIDAS PARA REDUÇÃO DAS TARIFAS AÉREAS E AMPLIAÇÃO DA AVIAÇÃO

Crescimento dos portos, programa AmpliAR e concessões de hidrovias são alguns dos temas que também serão abordados durante a entrevista

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, é o entrevistado do Bom Dia, Ministro, desta terça-feira (2), a partir das 8h. Entre os assuntos abordados, o ministro falará sobre as medidas adotadas para reduzir o aumento das tarifas aéreas diante do alto custo do querosene de aviação (QAV) e a expansão da aviação civil por meio do Programa AmpliAR. O potencial de crescimento dos portos após o acordo entre Mercosul e União Europeia e as concessões de hidrovias visando o desenvolvimento da região Norte brasileira também estão na pauta.

Coprodução entre a Secretaria de Comunicação Social (Secom) da Presidência da República e a Empresa Brasil de Comunicação (EBC) e transmitido para todo o Brasil, o programa ocorre em formato de entrevista coletiva e conta com a participação de comunicadores de emissoras de rádio de todo o País, que enviam questionamentos sobre temas do Governo Federal sob o ponto de vista regional ou local.



Ao vivo de Brasília (DF), o programa é transmitido em sinal aberto pelo CanalGov e pela internet, no YouTube, Facebook, TikTok e Instagram do @CanalGov. Para as rádios, o sinal é oferecido pela Rádio Gov, no mesmo canal de "A Voz do Brasil".

Profissionais de imprensa interessados em acompanhar podem acessar o CanalGov.

Serviço:

O quê: Bom Dia, Ministro

Data: Terça-feira, 2 de junho

Horário: 8h

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

Data: 02/06/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A GESTÃO PRIVADA DOS CANAIS PORTUÁRIOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A aprovação pelo Tribunal de Contas da União (TCU) do projeto de concessão do canal de acesso do complexo portuário de Itajaí-Navegantes, em Santa Catarina, reafirma uma mudança de paradigma há muito aguardada pela infraestrutura logística nacional. Ao transferir a gestão, o balizamento e a dragagem das vias aquáticas para a iniciativa privada, o Ministério de Portos e Aeroportos reforça sua aposta em um modelo de eficiência onde o leito dos portos deixa de ser refém das amarras orçamentárias do setor público. O avanço célere dessa proposta, cujo leilão deve ocorrer no terceiro trimestre de 2026, é o caminho mais seguro para garantir que os portos brasileiros mantenham a profundidade e a segurança necessárias para competir no comércio global.

O mérito dessa modelagem, defendida pelo secretário nacional de Portos, Alex Ávila, reside na transferência de riscos operacionais complexos para quem possui agilidade de mercado. Manter um canal de navegação operando em condições ideais exige investimentos contínuos em dragagem de manutenção, sinalização e batimetria — serviços que, quando geridos pelo Estado, frequentemente sofrem com atrasos licitatórios e contingenciamentos. O contrato de 25 anos planejado para Itajaí prevê um aporte privado de R\$ 300 milhões que não apenas estabilizará o calado local, mas resolverá passivos históricos, como a recuperação do molhe de Navegantes e a remoção de obstáculos náuticos, garantindo a operacionalidade ininterrupta que as grandes linhas de navegação exigem.

O sucesso do primeiro leilão desse tipo, realizado para o Porto de Paranaguá, no Paraná, demonstrou que o mercado privado tem apetite e capacidade técnica para assumir esses ativos, registrando ampla concorrência e disputas acirradas viva-voz. A expectativa de que o cenário se repita em Itajaí prova que a segurança jurídica oferecida pelo governo atrai operadores qualificados, capazes de entregar serviços de excelência com custos otimizados pela eficiência privada.

Com o rito técnico encaminhado para a publicação do edital, as autoridades portuárias e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) devem agir com máxima agilidade para cumprir o cronograma estipulado. O Brasil não pode se dar ao luxo de atrasar a modernização de seus acessos marítimos. Expandir o modelo de concessão de canais para os demais complexos portuários do País é garantir que a nossa infraestrutura suba de patamar, transformando os gargalos aquaviários do passado em hidrovias de alta performance, prontas para escoar a produção nacional com segurança, previsibilidade e padrão internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - COSAN NEGA INFORMAÇÕES SOBRE VENDA DA RUMO

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

EMPRESA TENTOU PACIFICAR A SITUAÇÃO JUNTO AOS INVESTIDORES APÓS ESPECULAÇÕES SOBRE O ASSUNTO

A Cosan negou informações que circularam no último domingo, de que teria colocado a totalidade da Rumo (RAIL3) à venda. Com isso, buscou pacificar os ânimos dos investidores em meio a especulações de que grandes conglomerados nacionais e internacionais — incluindo Ultra, Grupo México, Inpasa, Bunge, Opportunity, GIC, Voto, Itaúsa e Suzano — estariam disputando o ativo ferroviário.

Embora tenha negado veementemente qualquer deliberação sobre a perda do controle de suas controladas, a Cosan deixou a porta aberta para transações estratégicas menores. O comunicado que divulgou reforça que o plano de desalavancagem financeira e simplificação de portfólio continua ativo, e que discussões de bastidores envolvem exclusivamente a alienação de participações minoritárias, preservando o comando acionário sob o guarda-chuva do grupo de Rubens Ometto.

ANTT PEDE CONCURSO

A diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou, nesta segunda-feira, dia 1, um pedido oficial ao Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos para a abertura de um concurso público com 720 vagas. A medida tenta conter um severo déficit de pessoal que já ultrapassa 40% do quadro autorizado da autarquia – levantamento interno aponta a existência de 722 vagas abertas na estrutura atual da agência reguladora.

O pleito encaminhado ao Governo Federal indica que serão 274 vagas para o cargo de especialista em regulação de serviços de transportes terrestres e 50 para analista administrativo, ambas exigindo formação em nível superior. Para o nível médio, a proposta da autarquia contempla 338 oportunidades para técnico em regulação de serviços de transportes terrestres e 58 vagas destinadas à função de técnico administrativo. A liberação do edital completo agora depende da análise e do aval financeiro por parte do Executivo federal.

Essa tentativa de recomposição das equipes técnicas ocorre em um momento de forte pressão sobre a capacidade operacional da agência. Recentemente, a diretoria da autarquia manifestou grande preocupação com os impactos do bloqueio orçamentário federal de R\$ 22,1 bilhões nas verbas de fiscalização, alertando que a escassez de recursos põe em risco a sustentabilidade das concessões. A necessidade de novos servidores é acentuada pelo cronograma do Ministério dos Transportes, que planeja encerrar o ano com o recorde histórico de 35 leilões rodoviários realizados e com o início das operações de megaprojetos privados, como a Ferrovia de Mato Grosso da empresa Rumo, eventos que demandarão fiscalização e segurança jurídica contínuas na ponta do sistema logístico nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2026

TRANSPORTES - MARANHÃO DAY DESTACA DESAFIOS LOGÍSTICOS E PROJETOS DE EXPANSÃO PORTUÁRIA

Participantes defenderam investimentos em infraestrutura e discutiram medidas para ampliar a capacidade de transporte e escoamento da produção

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Investimentos em logística, ampliação da capacidade portuária e gargalos de infraestrutura dominaram os debates do Maranhão Day, realizado no último dia 27, em Brasília. O encontro reuniu representantes dos governos federal e estadual, parlamentares, empresários e executivos dos setores portuário e ferroviário para discutir projetos considerados prioritários para o desenvolvimento econômico do estado.



Representantes do setor produtivo apontaram as rodovias federais de acesso ao Porto do Itaqui como um dos principais obstáculos ao crescimento econômico do Maranhão. Foto: Divulgação

Entre os principais temas debatidos estiveram a ampliação da capacidade logística do estado, as condições das rodovias federais que dão acesso ao Porto do Itaqui, os investimentos previstos para os setores ferroviário e portuário e a proposta de criação da Reserva Extrativista (Resex) Tauá-Mirim, que gerou críticas de representantes da indústria.

Promovido pela Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA) e pelo Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), o evento contou com a participação de representantes da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), do Ministério de Portos e Aeroportos, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), da Vale, da VLI, da Federação das Indústrias do Estado do Maranhão (FIEMA), da Investe Maranhão e da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) Maranhão.

Ao longo da programação, representantes do setor produtivo apontaram a situação das rodovias federais que ligam áreas produtoras ao Porto do Itaqui como um dos principais obstáculos ao crescimento econômico do estado. Segundo empresários e dirigentes industriais, a precariedade de trechos das BRs eleva custos logísticos, dificulta o escoamento da produção e reduz a atratividade do Maranhão para novos empreendimentos.

O Porto do Itaqui foi um dos temas centrais das discussões. Durante o encontro, Mauro Sammarco, presidente do Conselho de Administração do IBI, destacou a importância do terminal para a logística nacional e para a economia maranhense, enquanto a presidente da EMAP, Oquerlina Costa, apresentou projetos de expansão da infraestrutura portuária e perspectivas de crescimento da movimentação de cargas nos próximos anos.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, abordou os desafios relacionados ao desenvolvimento da atividade portuária na região e as perspectivas de expansão dos terminais instalados no estado. Já a diretora da Antaq, Cristina Castro, tratou de temas ligados à segurança jurídica, à regulação ambiental e à participação da iniciativa privada em projetos de infraestrutura.

A integração entre porto, ferrovia e indústria também esteve no centro dos debates. Executivos da VLI e representantes da Vale apresentaram projetos voltados à ampliação da capacidade logística e ferroviária do Maranhão. O CEO da VLI, Fábio Marchiori, participou dos painéis sobre integração entre corredores de exportação, ferrovias e instalações portuárias.

ZPE

Outro tema abordado foi o potencial da Zona de Processamento de Exportação do Maranhão para atração de investimentos industriais. A presidente da ZPE Maranhão, Rakel Murad, destacou a localização da estrutura, os incentivos disponíveis e as possibilidades de integração com a malha logística do estado, formada pelo Porto do Itaqui e pelos corredores ferroviários que conectam o Maranhão a outras regiões do país.

A proposta de criação da Reserva Extrativista Tauá-Mirim, em área próxima ao Complexo Portuário do Itaqui, foi um dos assuntos que geraram maior debate entre os participantes. Parlamentares e representantes da indústria manifestaram preocupação com possíveis impactos econômicos e operacionais decorrentes da medida.

O deputado federal Pedro Lucas Fernandes (União-MA) e dirigentes da FIEMA e do Centro das Indústrias do Maranhão (CIEMA) defenderam a revisão da proposta. Segundo eles, a criação da

unidade de conservação nos moldes atuais poderia limitar projetos de expansão portuária e a instalação de novos empreendimentos industriais na região.

O vice-presidente executivo da FIEMA e presidente do CIEMA, Cláudio Azevedo, representou o presidente da federação, Edilson Baldez, nas discussões. De acordo com ele, ao final do encontro, o presidente do IBI, Mário Povia, e o presidente da FPPA, deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), manifestaram apoio às preocupações apresentadas pelo setor produtivo em relação à Resex e informaram que encaminhariam ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) um posicionamento refletindo os temas discutidos durante o evento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2026

TRANSPORTES - GOVERNO PREVÊ LEILOAR CANAL AQUAVIÁRIO DE ITAJAÍ NO 3º TRIMESTRE

Projeto aprovado pelo TCU prevê concessão por 25 anos e cerca de R\$ 300 milhões em investimentos no complexo portuário de Itajaí-Navegantes

Por Cássio Lyra



O projeto de concessão do canal de acesso prevê um contrato com o futuro concessionário pelo prazo de 25 anos e investimentos estimados em cerca de R\$ 300 milhões. Foto: Cássio Lyra

O segundo leilão de canal de acesso promovido pelo Ministério de Portos e Aeroportos — o de Itajaí (SC) — deverá ser realizado no terceiro trimestre deste ano. A informação é do secretário nacional de Portos, Alex Ávila. Em entrevista ao BE News, Ávila afirmou que o governo preparou “a melhor modelagem” para o projeto e prevê ampla concorrência do mercado privado.

Na última semana, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou o projeto de concessão do canal aquaviário do complexo portuário de Itajaí-Navegantes, abrindo caminho para a realização do leilão.

O projeto prevê um contrato com o futuro concessionário pelo prazo de 25 anos e investimentos estimados em cerca de R\$ 300 milhões.

Seguindo o rito processual, o Ministério de Portos e Aeroportos determinará que a Infra S.A. realize os ajustes e as sugestões propostos pelo Tribunal de Contas e devolva a documentação à pasta.

“O prazo é que na primeira dezena de junho a gente tenha esse documento concluído no aspecto técnico. Uma vez que a secretaria nacional de Portos receber, vamos encaminhar para a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) solicitando o agendamento do leilão para que a gente possa, em 2026, no terceiro trimestre, a gente estar na bolsa de valores batendo o martelo e fazendo a entrega desse ativo”, disse o secretário.

A publicação do edital vai trazer as obrigações da futura concessão, que devem envolver serviços de dragagem em pontos estratégicos do canal de navegação, além de batimetria e sinalização.

“A concessão envolve um conjunto vasto de investimentos. Temos o molhe de Navegantes, sinalização, balizamento, o desencalhe do navio Pallas. O que foi modelado e aprovado, com as recomendações do TCU, é algo que avaliamos como sólido, atrativo e que atende às necessidades do porto para as próximas décadas em termos de dragagem e operacionalidade com segurança”, avaliou Ávila.

Competição

No primeiro leilão de canal aquaviário, realizado para o Porto de Paranaguá (PR), quatro empresas apresentaram propostas, e a vencedora só foi definida nas disputas em viva-voz. Para a concessão em Itajaí, o secretário aposta em ampla disputa do mercado.

“Fizemos um leilão exitoso em Paranaguá, e em Itajaí esperamos o mesmo, no sentido de termos várias empresas participando, com propostas vantajosas para o porto e para o sistema portuário. Temos certeza de que será muito disputado e que teremos um grande concessionário que atenda a todas as necessidades e faça, principalmente, jus à condição de atender às demandas do porto”, finalizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2026

GOVERNO CONTRATA DRAGAGEM DE R\$ 123 MILHÕES NO RIO MADEIRA

Serviço será executado até 2029 para garantir a navegabilidade da principal hidrovia da Amazônia durante períodos de estiagem

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Os serviços serão executados na hidrovia do Rio Madeira (HN-117), no trecho entre Porto Velho e a foz do rio, no Amazonas, incluindo a travessia da BR-230 sobre o curso d'água. Foto: Divulgação

O Governo Federal assinou contrato de R\$ 123,6 milhões para a execução de dragagem de manutenção contínua no Rio Madeira. O documento foi publicado no Diário Oficial da União no dia 20 de

maio e terá vigência até novembro de 2029. A medida tem como objetivo garantir a navegabilidade durante os períodos de estiagem e assegurar o abastecimento de cidades da região amazônica.

Os serviços serão executados na hidrovia do Rio Madeira (HN-117), no trecho entre Porto Velho (RO) e a foz do rio, no Amazonas, incluindo a travessia da BR-230 sobre o curso d'água. A intervenção vai manter as condições de navegação e dar mais segurança ao transporte fluvial, beneficiando o deslocamento de pessoas, o abastecimento das comunidades ribeirinhas e a circulação de produtos essenciais para povos originários e populações que vivem ao longo da hidrovia.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a ação reforça o caráter preventivo da política hidroviária na região. “Estamos fortalecendo um modelo de gestão que antecipa desafios e reduz os impactos das variações hidrológicas. A dragagem contínua e o monitoramento das hidrovias são fundamentais para garantir a segurança da navegação e a regularidade do abastecimento das cidades amazônicas”, afirmou.

A dragagem de manutenção remove sedimentos acumulados no leito do rio, preserva a profundidade do canal navegável e garante a segurança das embarcações. A medida integra o Plano de Dragagem e Manutenção Hidroviária da Amazônia (Padma), coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Amazônia

Após as secas severas dos últimos anos, o Governo Federal tem reforçado ações permanentes na infraestrutura hidroviária da Amazônia, com planejamento antecipado de dragagens, manutenção das hidrovias, reforço da sinalização náutica e monitoramento contínuo das condições de navegação em rios estratégicos da região Norte.

Rio Madeira tem papel estratégico no transporte de passageiros, no abastecimento de cidades e comunidades ribeirinhas e na distribuição da produção agrícola do Norte e Centro-Oeste. Ele é responsável por conectar rotas hidroviárias aos portos da região amazônica. Em 2023 e 2024, a redução do nível do rio provocou restrições à navegação em pontos críticos da hidrovia. Em alguns

períodos, embarcações precisaram reduzir a carga, o que impactou o transporte de combustíveis, alimentos e outros insumos essenciais para o abastecimento da região.

Mesmo com o cenário hidrológico atual mais favorável, com o rio registrando cerca de 10,37 metros em Porto Velho (RO), nível considerado normal para o período, segundo o Painel de Monitoramento Hidroviário da Secretaria, o Governo Federal mantém ações preventivas para ampliar a segurança da navegação e garantir maior previsibilidade ao transporte fluvial. Em 2024, o nível foi de aproximadamente 8,5 metros e em 2023, cerca de 7,5 metros no mesmo período.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2026

ENERGIA - GOVERNO MANTÉM CONTRATOS SEM REAJUSTE NOS LEILÕES DE ENERGIA DESTES ANOS

Diretrizes para os certames A-1, A-2 e A-3 reforçam a desindexação das tarifas e buscam reduzir pressões inflacionárias sobre a conta de luz

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



As diretrizes estabelecidas pela portaria orientam a realização dos Leilões de Energia Existente "A-1", "A-2" e "A-3" de 2026, previstos para ocorrer em novembro deste ano. Foto: Divulgação

Os contratos dos Leilões de Energia Existente "A-1", "A-2" e "A-3" deste ano não terão reajuste de preços durante sua vigência. A diretriz, definida pelo Ministério de Minas e Energia (MME) na portaria publicada nesta segunda-feira (1º), dá continuidade ao processo de

desindexação das tarifas de energia elétrica no Ambiente de Contratação Regulado (ACR) e busca reduzir pressões inflacionárias sobre as contas de luz.

A medida significa que os contratos firmados nos certames não serão corrigidos por índices de inflação, como o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), mecanismo presente em grande parte dos contratos atualmente em vigor no setor elétrico. Segundo o ministério, a proposta é tornar os preços da energia mais aderentes às condições de mercado, especialmente nos contratos de curto e médio prazo, além de reduzir a chamada inércia inflacionária, fenômeno em que aumentos de preços são automaticamente repassados para períodos posteriores.

As diretrizes estabelecidas pela portaria orientam a realização dos Leilões de Energia Existente "A-1", "A-2" e "A-3" de 2026, previstos para novembro deste ano. Os certames têm como objetivo contratar energia produzida por usinas já em operação comercial para atender a demanda das distribuidoras nos próximos anos.

Para o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, os leilões desempenham papel importante para garantir o abastecimento e proteger os consumidores. Segundo ele, o aperfeiçoamento dos mecanismos de contratação permite maior previsibilidade para o setor e reduz impactos sobre as tarifas.

"Estamos aperfeiçoando a contratação de energia para garantir abastecimento com mais previsibilidade e menor impacto para o consumidor. Ao desindexar esses contratos, reduzimos pressões inflacionárias sobre as tarifas e tornamos o setor elétrico mais eficiente e aderente às condições de mercado", afirmou o ministro.

A manutenção dos preços sem atualização monetária ao longo dos contratos é apontada pelo governo como uma das principais inovações dos certames. A prática já havia sido adotada em leilões anteriores e, segundo o ministério, tem contribuído para aproximar os valores negociados das condições efetivamente observadas no mercado.

Na avaliação da pasta, a retirada dos mecanismos automáticos de correção ajuda a conter a propagação da inflação dentro do setor elétrico. Atualmente, parte expressiva dos contratos de fornecimento de energia é reajustada periodicamente pelo IPCA, o que acaba incorporando aos preços futuros aumentos registrados no passado, independentemente da evolução dos custos do sistema.

Os leilões A-1, A-2 e A-3 terão prazos de suprimento de dois anos. No caso do leilão A-1, o fornecimento da energia contratada terá início em janeiro de 2027. Para o A-2, o início está previsto para janeiro de 2028, enquanto os contratos do A-3 começarão a vigorar em janeiro de 2029.

Objetivo

Os Leilões de Energia Existente são utilizados para garantir o atendimento da demanda das distribuidoras por meio da contratação de energia já disponível no sistema elétrico nacional. Diferentemente dos leilões voltados à expansão da oferta de geração, esses certames não envolvem a construção de novas usinas nem a contratação de potência adicional.

O objetivo é permitir que as distribuidoras recomponham seus portfólios de compra de energia à medida que contratos anteriores se aproximam do vencimento. Para isso, serão celebrados novos Contratos de Comercialização de Energia Elétrica no Ambiente Regulado (CCEAR), instrumento utilizado para o suprimento do mercado cativo.

A quantidade de energia a ser contratada será definida ao longo do processo a partir das Declarações de Necessidade apresentadas pelas distribuidoras. Esses documentos informam o volume de energia necessário para o atendimento de seus mercados consumidores nos anos de início de suprimento previstos para cada certame.

De acordo com a portaria, os produtos serão negociados por quantidade, por meio dos CCEARs, e estarão abertos à participação de empreendimentos de todas as fontes de geração. O volume financeiro movimentado pelos leilões dependerá diretamente da demanda apresentada pelas distribuidoras durante as etapas preparatórias do processo.

O cronograma divulgado pelo Ministério de Minas e Energia prevê que as distribuidoras apresentem suas Declarações de Necessidade entre os dias 11 e 21 de agosto. As orientações detalhadas para essa etapa serão divulgadas posteriormente pela pasta.

Nessas declarações, as empresas deverão indicar os volumes de energia necessários para atender integralmente seus mercados consumidores, considerando os diferentes anos de início de suprimento previstos nos leilões de 2026.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 02/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS REDUZ PREÇO DO QUEROSENE DE AVIAÇÃO EM 14,2%

Após três altas seguidas, estatal baixa o valor com base na “atenuação do cenário de elevação das cotações internacionais”

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A Petrobras comercializa para as distribuidoras o QAV produzido nas refinarias da empresa ou importado. Foto: Petrobras / Divulgação

A Petrobras anunciou nesta segunda-feira (1º) a redução de 14,2% no preço do querosene de aviação (QAV). Essa variação representa diminuição de R\$ 0,93 por litro. Nas refinarias da companhia, o



novo preço varia de R\$ 5,48 a R\$ 5,69 por litro.

O preço do QAV é estipulado pela Petrobras mensalmente, sempre no dia 1º. A queda anunciada nesta segunda-feira é a primeira depois de três aumentos seguidos. Em abril, por exemplo, o reajuste foi de 55%.

O QAV é o combustível derivado do petróleo que abastece aviões e helicópteros. De acordo com a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), o combustível representa 45% dos custos operacionais das companhias aéreas.

Desde janeiro deste ano, o QAV sobe 54,5%, o que representa R\$ 1,98 por litro. Os aumentos de abril e maio foram justificados como efeito do conflito no Oriente Médio, que resultou no bloqueio do Estreito de Ormuz, ligação marítima entre os golfos Pérsico e de Omã, por onde passavam, antes do conflito, cerca de 20% da produção mundial de óleo e gás.

Sobre a redução de junho, a Petrobras explicou que a alteração de preços ao longo “reflete a atenuação do cenário de elevação das cotações internacionais”.

A Petrobras esclarece ainda que a política de preços da empresa segue uma “fórmula paramétrica contratual que funciona como amortecedor de curto prazo, resultando em reajustes mais moderados que os observados no mercado internacional”.

De acordo com a companhia, no mercado internacional os reajustes podem ocorrer até diariamente e, no acumulado do ano, são superiores aos do registrado no Brasil, “indicando que o preço do QAV da Petrobras permanece competitivo”.

Parcelamento mantido

A Petrobras informou que mesmo com a redução de preços, a companhia manterá a possibilidade de os compradores parcelarem a compra do QAV em seis parcelas mensais. A opção de parcelar o custo foi anunciada juntamente com o reajuste de abril.

“Essa medida contribui para diluir o impacto financeiro ao longo do tempo, favorecendo a adaptação gradual às novas condições de mercado”, explica a empresa.

A estatal afirma que os volumes de QAV solicitados pelas distribuidoras para o mês de junho estão confirmados, sem risco de desabastecimento.

Ajuda do governo

Assim como o óleo diesel, a gasolina e o gás de cozinha, o QAV faz parte de um pacote de medidas do governo para frear o ímpeto do aumento de preço de derivados do petróleo.

No último sábado (30), o governo anunciou a prorrogação, por mais dois meses, da desoneração do PIS/Cofins, dois tributos federais incidentes sobre o QAV. O alívio tributário foi criado em abril e vale agora até 31 de julho.

Além disso, companhias aéreas receberam carência para pagamento de tarifas de navegação aérea – devida à Força Aérea Brasileira. Os valores de julho, agosto e setembro só precisarão ser quitados em dezembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS QUER DOBRAR PRODUÇÃO DE FERTILIZANTES NO BRASIL

Presidente da estatal, Magda Chambriard, planeja aumentar capacidade e atingir a autossuficiência do Brasil

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A presidente da Petrobras tem planos para dobrar a capacidade de todas as Fábricas de Fertilizantes. Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, tem planos para dobrar a capacidade de todas as Fábricas de Fertilizantes (Fafens) instaladas nos estados de Sergipe, Bahia, Paraná e a que está em construção em Mato Grosso do Sul.

A intenção é tentar atingir a autossuficiência do País na produção do insumo, hoje totalmente dependente de importação.

“Estávamos pensando em mais cinco plantas e chegar a ser autossuficientes em fertilizantes nitrogenados...cinco plantas é ótimo, mas onde é que vai ser isso? E onde é que chega o gás? Enfim, e aí eu perguntei se a gente tem espaço aqui do lado da planta de Sergipe, por que a gente não dobra essa planta aqui? Se a gente tem espaço, se a gente tem espaço na Bahia, por que a gente não dobra a planta da Bahia? E se a gente tem espaço em Mato Grosso do Sul, por que a gente não dobra a planta de Mato Grosso do Sul?”, disse Magda durante evento na Fafen Sergipe.

Segundo ela, a decisão ainda depende de estudos, mas pode ser tomada “ainda neste quinquênio” para levar o País a atender 75% da demanda de fertilizantes nitrogenados, após o aumento da produção de gás natural pela Petrobras.

“Aproveitando o aumento da produção de gás natural proporcionado pela Petrobras, talvez consiga chegar a cerca de 70%, 75% dos fertilizantes nitrogenados que o Brasil precisa. Agora, a nossa meta vai ser buscar a autossuficiência de fertilizantes nitrogenados”, disse a executiva, destacando que em Sergipe também existe potássio, que também é insumo para fertilizantes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - CHINA TEM NOVA REGULAMENTAÇÃO PARA RECEBER ALIMENTOS DE FORA

As empresas serão avaliadas de forma personalizada, desde o tipo de matéria-prima utilizada até processos industriais e segurança sanitária

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A chegada de alimentos na China tem um novo modelo de fiscalização baseado em gerenciamento de riscos e categorização de conformidade. Foto: Divulgação/Complexo do Pecém

Entrou em vigor nesta segunda-feira (1º) a nova regulamentação da Administração Geral de Alfândegas da China (GACC) que reforma o sistema de registro e

monitoramento de empresas estrangeiras autorizadas a exportar produtos alimentícios para o país asiático.

O regulamento, oficializado por meio do Decreto nº 280 do órgão, substitui de forma integral as diretrizes vigentes desde 2021 e estabelece um modelo de fiscalização baseado em gerenciamento de riscos e categorização de conformidade.



As medidas abrangem todas as instalações internacionais de produção, processamento e armazenamento de alimentos direcionados ao mercado chinês, mantendo a exclusão apenas para fornecedores de aditivos alimentares e insumos correlatos.

De acordo com o texto legal publicado pela autoridade aduaneira, as empresas serão avaliadas de forma personalizada a partir de variáveis como o tipo de matéria-prima utilizada, processos industriais, histórico de segurança sanitária e perfil do público consumidor.

A GACC será responsável por divulgar e atualizar um catálogo oficial de categorias de alimentos que vão demandar, obrigatoriamente, uma recomendação formal emitida pelo governo do país exportador. Para estarem aptas ao comércio, as plantas agroindustriais precisam comprovar que estão sob efetiva supervisão em suas nações de origem, possuem sistemas validados de controle higiênico-sanitário e cumprem as leis e padrões nacionais de segurança alimentar da China.

O processo de auditoria conduzido por Pequim poderá incluir revisões documentais, inspeções por transmissão de vídeo ou verificações presenciais nas instalações. Os estabelecimentos aprovados receberão um código de identificação que deverá ser obrigatoriamente exibido na embalagem externa das mercadorias enviadas ao país.

Validade do registro

O registro concedido terá validade de 5 anos e contará com um mecanismo de renovação automática por igual período, exceto para itens inseridos em uma lista restrita de exceções aduaneiras, empresas sob processo de adequação técnica ou origens sob embargo sanitário.

O regulamento adverte ainda que mudanças estruturais como a alteração do endereço fabril, troca do representante legal ou modificação do número de registro local invalidarão o código na China instantaneamente, forçando a abertura de um novo processo, enquanto infrações graves de contaminação ou fraudes documentais resultarão no cancelamento definitivo da licença.

A GACC já suspendeu temporariamente as importações de carne bovina e derivados de três plantas frigoríficas brasileiras. A decisão, que consta no sistema oficial de registro de empresas importadoras de alimentos da China (Cifquerquery SingleWindow), entrou em vigor no dia 20 de maio após o órgão asiático alegar a detecção de resíduos de acetato de medroxiprogesterona – substância de uso proibido – em lotes enviados ao país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2026

MOTOQUEIRO, RESPEITE O TRÂNSITO!

No trânsito, uma moto é igual a um carro, no sentido de que está sujeita às mesmas normas

Por Waldeck Ornélas

A moto tornou-se veículo presente e com participação significativa no fluxo de trânsito de nossas cidades. É preciso domá-las.

O mês é maio, a cor é amarela, o movimento é internacional, o objetivo é a conscientização, para reduzir os acidentes e mortes no trânsito, e o Detran, em seu outdoor, conclama: Respeite o Motociclista!

Será que a campanha está endereçada ao público certo?

Não é o que se vê nas ruas. Claro que existem os motociclistas clássicos e tradicionais, mas o que predomina hoje é uma subcategoria deseducada que anda de moto: os motoqueiros. Enquanto “motociclista” denota formalidade e respeito às normas, “motoqueiro” é popularmente usado de forma pejorativa para condutores imprudentes. É como uso aqui.



No trânsito, uma moto é igual a um carro, no sentido de que está sujeita às mesmas normas. Na prática, as motos tornaram-se mísseis desgovernados que percorrem o trânsito das cidades brasileiras tocando o terror. Existem várias espécies: a dos entregadores (transporte de produtos), a dos mototáxis (transporte de passageiros), a dos que utilizam a moto como meio de transporte casa-trabalho, entre outras.

Apitam, avisando que vão atacar, como se os condutores de automóvel tivessem que dirigir de costas, preocupados com quem vem de trás.

A situação é crítica. O número de acidentes é crescente. Salvador, há poucos anos, atendia aos parâmetros internacionais e se tornara referência para o Ministério da Saúde e a Organização Panamericana de Saúde (Opas). Perdeu, no entanto, esta credencial, graças às motos.

De janeiro a março deste ano, registraram-se 84 sinistros com moto na Av. Paralela, uma via expressa com cinco faixas de tráfego. Seguem-lhe a Av. ACM, com 37 ocorrências, e a Av. Tancredo Neves, com 29. No total, entre janeiro e março de 2026 – antes do maio amarelo – ocorreram em Salvador 795 acidentes com motos, com 29 mortes.

Em 2025 foram 3.245 acidentes, com 88 vítimas fatais. Projetando-se o balanço trimestral, o número será bem superior em 2026. É indispensável que esta tendência seja contida. Mas não se conseguirá êxito sem a mudança de atitude dos motoqueiros.

Para começo de conversa, é indispensável que os motoqueiros utilizem os equipamentos de proteção, respeitem a luz vermelha nos semáforos, obedeçam ao limite de velocidade das vias públicas e não circulem pela contramão.

Com a tecnologia hoje disponível, é possível à Transalvador fazer a fiscalização eletrônica e adotar as medidas punitivas necessárias e inadiáveis.

No passado, as faixas de tráfego nas grandes avenidas chegavam a ter 3,5 m de largura (padrão rodoviário). Hoje estão sendo reduzidas a 2,5 m, o que praticamente impede a ultrapassagem. Mas não é o que ocorre. Os motoqueiros ultrapassam, e pelos dois lados.

Recentemente, foi criada a faixa azul, exclusiva para as motos. Mas não é uma solução que possa ser aplicada a todas as vias urbanas pré-existentes. Convém que os novos projetos a contemplem, para as vias coletoras, arteriais e expressas.

Muitas vezes a moto entra em cena como substituta do carro, ou como reflexo da insuficiência ou inadequação do transporte público, o que também incrementa o uso dos automóveis, não apenas das motos. Fato é que a moto tornou-se veículo presente e com participação significativa no fluxo de trânsito de nossas cidades. É preciso domá-las.

Espera-se que, no maio amarelo do próximo ano o Detran ajuste o foco de sua campanha e convoque: Motoqueiro, respeite o trânsito!

Waldeck Ornélas. Especialista em Planejamento Urbano-regional e autor dos livros “Cidades e Municípios: gestão e planejamento” e “Bahia Urgências do Presente”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - AMAZÔNIA EM PAUTA: O MEDO DO DESENVOLVIMENTO

Por Augusto Cesar Barreto Rocha

De fato, o problema que temos é uma gritante falta de infraestrutura de transportes para conectar a Amazônia com o Brasil



Há um enorme desconhecimento sobre a Amazônia, o que gera uma grande oportunidade para o País, ao mesmo tempo em que provoca uma série de pensamentos e afirmações equivocadas sobre a região. Uma das mais difíceis de combater é que temos um problema de distância entre a Amazônia e o Brasil. Este problema inexistente em um mundo globalizado e conectado. Não estamos distantes dos centros produtores e consumidores do Brasil, afinal a distância é um problema insolúvel. Em uma aldeia global, longe é o Japão ou a China, mas é normal comprarmos produtos da China e os sudestinos acharem o Amazonas ou o Amapá distantes.

De fato, o problema que temos é uma gritante falta de infraestrutura de transportes para conectar a Amazônia com o Brasil. Há ainda uma questão que é a ausência de condições competitivas para conectar o interior profundo da Amazônia com as várias capitais. É aqui que reside o problema. Enquanto não for feito um esforço do Estado brasileiro para romper esta deficiência histórica, seguiremos isolados e com a nossa soberania em cheque, somado com uma enorme perda de oportunidades. A redução das assimetrias de desenvolvimento só será possível com a construção de infraestruturas de transportes e de energia.

Entretanto, em todo o movimento que leva a uma redução da assimetria social ou regional, vemos no Brasil uma oposição sistemática. Há um claro medo da potência da Amazônia. Cada obra, cada política pública sempre encontra uma fortíssima oposição. Há um medo generalizado da Amazônia, ao mesmo tempo em que há um desejo de subjugação econômica, ambiental e social. É como se quiséssemos manter uma eterna visão de região pacata, ribeirinha, isolada e sem impactos econômicos substantivos, enquanto o desejo capitalista poderia (e deveria) ser exatamente o oposto. Mas as raízes culturais imperiais não aceitam e não toleram uma Amazônia forte.

Por exemplo, a Fiesp ingressou na Justiça Federal contra a reforma tributária, justamente por existir um risco da Zona Franca de Manaus e a sua indústria crescerem. Ou seja, há um temor da poderosa indústria de São Paulo de que a política pública da Zona Franca de Manaus faça o que se espera: reduzir a desigualdade regional. Em paralelo, finalmente, a rodovia BR-319 terá seu trecho do meio asfaltado, junto com um conjunto amplo de condicionantes ambientais que precisam e devem ser feitos. Neste momento único de repensar este pedaço da Amazônia Ocidental, quando deveria haver uma celebração da indústria nacional, um representante empresarial do estado mais rico do País se opõe a um potencial funcionamento da política de redução da desigualdade.

A história se repete em muitas dimensões no País. Quando se discute a política de quotas para universidades públicas, onde, por exemplo, os quotistas possuem taxa de conclusão 10 pontos percentuais superior à dos demais estudantes, conforme o Censo da Educação Superior. A oposição entre classes sociais no Brasil é um fenômeno interessante. Ela se espalha em várias dimensões, seja entre regiões, entre remunerações, entre indústrias ou infraestruturas. Precisamos trazer a reflexão social e antropológica para a redução das desigualdades, pois fora disso, nunca teremos um país moderno, desenvolvido e menos desigual. Seguiremos a transferir recursos para as regiões e extratos sociais mais ricos.

Como dado final, do IBGE, o Amazonas, industrial, tem 18,2% de seu PIB como impostos, enquanto a média nacional é de 15,5%. Faz sentido?

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - PORTOS E MODAIS: O VALOR DA INTEGRAÇÃO

Por Bruno Galoti Orlandi

Um conceito que venho reforçando ao longo destes artigos é a importância da integração entre os modais. A ampliação do uso da cabotagem, de forma articulada com os demais meios de transporte, pode contribuir para reduzir custos logísticos, aumentar a eficiência das cadeias produtivas e otimizar o uso da infraestrutura existente.

Rodapé: Com este artigo, Bruno Galoti Orlandi passa a escrever quinzenalmente para o BE News, com seus textos publicados às segundas-feiras.

Durante a missão internacional à França, em 2025, um detalhe no trajeto entre Paris e Marselha me chamou atenção: a quase inexistência de caminhões nas rodovias, mesmo em um dos principais eixos logísticos da Europa. Não por ausência de atividade econômica, ao contrário, mas por uma matriz logística estruturada de forma complementar.

Quando observamos experiências internacionais bem-sucedidas, como a missão organizada pelo Brasil Export que participei no último ano, pudemos ver de perto um modelo logístico que evidencia o potencial dessa integração.

Na França, grande parte das cargas que chegam aos portos é redistribuída por meio de sistemas integrados que combinam transporte ferroviário e hidroviário. A utilização de barcaças em rios e canais navegáveis permite o deslocamento de grandes volumes com eficiência, enquanto o transporte rodoviário segue desempenhando papel fundamental na capilaridade e na distribuição final.

Esse modelo não substitui um modal por outro, mas organiza melhor as funções de cada um dentro da cadeia logística, ampliando a eficiência do sistema como um todo.

A experiência francesa reforça uma constatação importante: países que investem na diversificação e na integração de modais conseguem ganhos relevantes de competitividade, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental.

No Brasil, esse debate passa, necessariamente, pelo fortalecimento da cabotagem, o transporte marítimo entre portos do próprio país, e pela melhor utilização do potencial hidroviário ainda subexplorado.

Iniciativas como o programa BR do Mar representam avanços relevantes ao ampliar a oferta, estimular a entrada de novos operadores e trazer maior previsibilidade ao setor. Os resultados já começam a aparecer: a cabotagem brasileira movimentou mais de 220 milhões de toneladas em 2025, com crescimento consistente em diferentes regiões do país. O desafio, agora, está na consolidação desse avanço, com o fortalecimento da integração logística e o amadurecimento do ambiente regulatório.

O Porto de Santos, como principal hub logístico da América Latina, tem papel estratégico nesse contexto. Um conceito que venho reforçando ao longo destes artigos é a importância da integração entre os modais. A ampliação do uso da cabotagem, de forma articulada com os demais meios de transporte, pode contribuir para reduzir custos logísticos, aumentar a eficiência das cadeias produtivas e otimizar o uso da infraestrutura existente.

Mais do que uma alternativa, a cabotagem deve ser compreendida como parte de uma estratégia logística integrada. Em um cenário global cada vez mais competitivo, a eficiência depende da capacidade de combinar modais de forma inteligente, aproveitando o melhor de cada um.

A experiência internacional mostra que esse caminho é possível. O desafio brasileiro está em avançar na construção de um sistema logístico mais equilibrado, integrado e sustentável, no qual rodovias, ferrovias, hidrovias e portos atuem de forma complementar para impulsionar o desenvolvimento.

Bruno Galoti Orlandi. Secretário de Assuntos Portuários e Emprego da Prefeitura de Santos (SP), mestre e doutorando em Gestão e Políticas Públicas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

GIGANTE DO CONCRETO COMPRA FÁBRICA DE ARGAMASSA NO RIO; SANTA LUZIA SAI DO NEGÓCIO

Por Rennan Setti



Fábrica de argamassa da Santa Luzia em Itaguaí (RJ) — Foto: Reprodução/Site Santa Luzia

A Polimix, uma das maiores fabricantes de cimento do país, está comprando a fábrica de argamassas cimentícias do Grupo Santa Luzia em Itaguaí (RJ), em operação que fará com que o tradicional conglomerado fluminense saia desse nicho de mercado, apurou a coluna.

Para ser efetivado, porém, a operação ainda precisa de aval regulatório de órgãos como o Cade.

Não está claro quanto a Polimix está pagando pelo negócio. No passado recente, a companhia, que também é dona da Cimento Mizu, já havia comprado uma pedreira do grupo Queiroz Galvão no Rio, em Itaboraí. Além disso, mantém uma pedreira em Seropédica, na Baixada Fluminense, relativamente perto da planta de argamassa que está sendo comprada do Grupo Santa Luzia.

Além da compra da unidade produtiva, o contrato prevê ainda a cessão onerosa do imóvel para uso pela Polimix, sem venda efetiva. O acordo também estabelece que a Santa Luzia fornecerá areia industrial para a fábrica.

A argamassa é apenas um dos vários segmentos nos quais a Santa Luzia atua. A companhia também opera nos setores de concreto, mineração e engenharia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/06/2026

FIESP VÊ RISCO PARA EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS COM NOVA TARIFA PROPOSTA PELOS EUA

Entidade afirma que medida pode prejudicar a competitividade da indústria nacional e pede atuação rápida do governo antes da decisão final, prevista para julho

Por O GLOBO — São Paulo



Paulo Skaf, presidente da Fiesp — Foto: Marcos Corrêa/PR/26.03.2018

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) manifestou preocupação com a proposta do Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR) de aplicar tarifas de 25% sobre produtos brasileiros. Segundo a entidade, a medida teria forte impacto negativo sobre as relações comerciais entre os dois países e sobre a competitividade da indústria nacional.

“A diplomacia empresarial cumpriu um papel relevante na negociação das exclusões de uma lista de produtos até aqui. Neste momento, no entanto, é fundamental uma atuação rápida e firme do governo

brasileiro para evitar a confirmação de prejuízos graves às exportações do país antes da decisão final, esperada para julho", disse Paulo Skaf, presidente da Fiesp, em nota.

A entidade informou que continuará atuando junto às autoridades brasileiras e americanas para tentar reverter as medidas propostas ou, ao menos, reduzir seus impactos sobre a indústria nacional.

O USTR concluiu uma investigação comercial contra o Brasil e propôs a aplicação de tarifas de 25% sobre mercadorias brasileiras, com exceções previstas em uma lista específica de produtos.

Segundo o USTR, determinados atos, políticas e práticas do governo brasileiro são "irrazoáveis" e "oneram ou restringem" o comércio dos Estados Unidos. Com a conclusão da investigação, aberta em julho, o órgão apresentou medidas corretivas e abriu o caso para uma audiência pública.

O governo brasileiro avaliou como "absurda" a proposta de taxaço feita pelo USTR ao concluir a investigação comercial contra o país, por não ter uma fundamentação técnica consistente.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/06/2026

MINERAIS CRÍTICOS, SUPERÁVIT COMERCIAL E COMBATE AO CRIME: O QUE O BRASIL TEM USADO COMO ARGUMENTO PARA EVITAR AS NOVAS TARIFAS DOS EUA

Governo deve reagir após proposta de novas tarifas sobre produtos brasileiros

Por Bernardo Lima — Brasília



Lula e Trump se reúnem na Casa Branca — Foto: Ricardo Stuckert / PR

Sob ameaça da aplicação de novas tarifas de 25% sobre mercadorias brasileiras, o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem citado a possibilidade de regulamentar a exploração de minerais críticos como trunfo nas negociações com o governo americano. Após o Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR) concluir a investigação comercial contra o Brasil, com a proposta de taxaço, o governo dos EUA vai realizar uma audiência, prevista para 6 de julho, para

ouvir representantes de organizações de ambos os países.

O interesse dos EUA na exploração de terras-raras brasileiras foi transmitido ainda em julho do ano passado, pelo encarregado de negócios da embaixada americana em Brasília, Gabriel Escobar.

Desde então, o governo brasileiro tem tentado usar o tema como um trunfo nas discussões em torno das tarifas e outras medidas que podem gerar sanções à economia. A exploração dos minerais críticos foi discutida no último encontro entre Lula e Donald Trump, no início de maio. Na véspera da reunião, a Câmara dos Deputados aprovou um projeto de lei que cria diretrizes para uma política nacional de terras raras. O texto ainda aguarda análise do Senado.

O interesse americano surge diante de uma abundância desses recursos no Brasil, que é a segunda maior reserva de terras-raras no mundo. O presidente Lula tem sustentado que pode negociar com os americanos sobre acordos de exploração, mas que o governo seguirá aberto para investimentos de outros países no setor.



Diante da corrida mundial pelos minerais, a mineradora Serra Verde, em Goiás (GO), única fora da Ásia a produzir em escala os quatro elementos magnéticos essenciais de terras-raras, foi comprada pela americana USA Rare Earth por US\$ 2,8 bilhões em 20 de abril deste ano.

Superávit comercial

O primeiro tarifaço do governo americano sobre produtos brasileiros entrou em vigor no dia 6 de agosto do ano passado. Na decisão inicial, Trump citou uma perseguição ao ex-presidente Jair Bolsonaro, além de ameaças a plataformas americanas.

Na época, um dos argumentos sustentados por Trump para imposição de tarifas sobre outros países era o déficit comercial que o país americano enfrenta com o resto do mundo.

Desde então, representantes do governo brasileiro envolvidos na negociação argumentam que, diferentemente do que ocorre com outros países, os Estados Unidos têm um superávit na balança comercial com o Brasil. Este foi o discurso sustentado pelo presidente Lula, pelo vice-presidente, Geraldo Alckmin, e pelo então ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

O argumento segue sendo usado pelo governo brasileiro, e foi citado na reunião de Lula com Trump no mês passado, mesmo com a percepção de que a aplicação das tarifas não tem fundamento econômico, mas sim político.

Como mostrou Miriam Leitão, esse dado não foi contestado pelos representantes do governo americano. A ideia era mostrar que o comércio pode ser aprofundado e que tarifas punitivas não fazem sentido. Na ocasião, foi criado um grupo de trabalho para tratar sobre tarifas.

Combate ao crime

O crime organizado também se tornou pauta central na discussão, principalmente a partir do início deste ano, quando o governo americano passou a sinalizar que poderia classificar facções brasileiras como organizações terroristas.

Até o anúncio das tarifas, a classificação do Primeiro Comando Capital (PCC) e Comando Vermelho (CV) na semana passada havia se tornado a principal preocupação do governo brasileiro na relação com os americanos.

A decisão do governo americano foi anunciada na semana passada, dias após o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), principal adversário de Lula nas eleições, ter se reunido com Trump.

O combate ao crime organizado foi uma das principais pautas abordadas por Lula na reunião com Trump. O presidente brasileiro chegou a relatar que havia pedido ajuda com a prisão e deportação de brasileiros criminosos em Miami.

Após a classificação do PCC e CV, Lula afirmou que as facções são uma ameaça para a população brasileira, mas rejeitou a forma como o governo do presidente Donald Trump trata o tema e disse que o combate ao crime organizado deve ser conduzido pelo próprio Brasil.

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, que tem sido o principal porta-voz do governo sobre a decisão do governo americano vem afirmando que as autoridades brasileiras vêm apertando o cerco sobre o crime organizado, com operações como a Carbono Oculto, sobre lavagem de dinheiro no setor de combustíveis.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 02/06/2026

PRESIDENTE DOS CORREIOS DIZ QUE PREJUÍZO SERÁ EM TORNO DE R\$ 10 BI NO ANO E PROMETE EQUILÍBRIO PARA 2027

Por Miriam Leitão



O presidente dos Correios, Emmanuel Rondon, acompanhado dos diretores da estatal, apresenta as medidas prioritárias do Plano de Reestruturação 2025–2027 da empresa — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

O prejuízo de R\$ 3,1 bilhões registrado pelos Correios neste primeiro trimestre mantém a mesma estrutura do trimestre anterior, me disse nesta manhã Emmanuel Rondon, presidente da companhia. Segundo Rondon, a distância entre receita e despesa está em R\$ 700 milhões por mês. “A mesma estrutura de resultados do último trimestre do ano passado”, afirma. O que houve, segundo ele me explicou, foi a provisão de R\$ 1 bilhão contra despesas judiciais. Ou seja, a empresa reservou esse dinheiro para pagar processos que já perdeu na Justiça, em geral de funcionários. Isso aumenta o prejuízo de curto prazo, mas tem efeito positivo no médio e longo prazo.

Este ano o prejuízo total deve ficar em R\$ 10 bilhões, ou um pouco menor.

— Implantamos ações em janeiro, mas a qualidade da operação vai sendo retomada gradualmente, ainda não houve tempo para fazerem efeito — afirmou ele.

Rondon me disse ainda que, apesar do prejuízo expressivo, os Correios deverão alcançar um equilíbrio das contas no ano que vem, em 2027, reafirmando que havia me dito em entrevista no mês passado. Uma das estratégias para atingir esse equilíbrio é a negociação de parcerias voltadas ao aumento da receita.

— Equilíbrio só no próximo ano. O prejuízo deste ano já foi contratado em 2025.

Segundo Rondon, a liquidez da empresa está se comportando melhor do que o projetado.

Um dos caminhos do programa de reestruturação dos Correios é o fechamento de parcerias. A primeira delas foi firmada com a Dock, empresa que oferece serviços financeiros como antecipação de recebíveis, conta corrente digital e crédito. Com esse acordo, os Correios passam a contar com um braço financeiro. Outras parcerias estão em negociação, segundo o presidente.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/06/2026

FLÁVIO BOLSONARO DIZ QUE PEDIU A TRUMP PARA POUPAR EMPRESAS BRASILEIRAS DE TARIFAÇÃO

Em entrevista a rádio, senador afirma defendeu uma futura aproximação entre os dois países caso a direita volte ao poder em 2027

Por Bruna Lessa — Brasília

O senador Flávio Bolsonaro afirmou nesta terça-feira ter pedido ao presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que não aplicasse tarifas sobre empresas brasileiras durante encontro realizado na semana passada na Casa Branca, em Washington. O Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR) concluiu a investigação comercial contra o Brasil e propôs a aplicação de tarifas de 25% sobre mercadorias brasileiras, com exceções previstas em uma lista específica de produtos.



Flávio Bolsonaro e Donald Trump na Casa Branca — Foto: Reprodução

— Eu pedi expressamente 'não taxem as empresas brasileiras'. Em 2027 vocês vão ter um governo que vai sentar aqui com vocês, vai negociar de igual para igual. O nosso agro alimenta o mundo e não é justo taxar as nossas empresas. Temos que valorizar a nossa tecnologia, o nosso pix, o nosso etanol, que é uma energia limpa. A gente tem que incentivar esse nosso capital que é o etanol. Nós temos tudo para sentar de igual para igual — afirmou Flávio em entrevista à Rádio Itatiaia, em Belo Horizonte, onde ele cumpre agendas nesta terça-feira.

Segundo o parlamentar, ele defendeu que uma eventual volta da direita ao Palácio do Planalto em 2027 poderia abrir caminho para uma relação mais próxima entre os dois países.

Durante a entrevista, Flávio relatou ter solicitado diretamente que os Estados Unidos evitassem medidas que afetassem empresas brasileiras e afirmou que um futuro governo alinhado politicamente a Washington poderia ampliar a cooperação bilateral em temas econômicos, incluindo agronegócio, Pix e etanol.

O senador também disse que discutiu com Trump a atuação de facções criminosas brasileiras. De acordo com ele, um dos pedidos apresentados ao presidente americano foi o enquadramento do Primeiro Comando da Capital (PCC) e do Comando Vermelho (CV) como organizações terroristas. Dias após o encontro, o governo dos EUA anunciou a classificação das duas facções nessa categoria.

A recomendação sobre as novas tarifas ainda depende de decisão final de Trump e integra a investigação comercial aberta pelo Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos.

Políticas 'irrazoáveis'

Segundo o USTR, determinados atos, políticas e práticas do governo brasileiro são "irrazoáveis" e "oneram ou restringem" o comércio dos Estados Unidos.

A investigação foi iniciada em 15 de julho de 2025 por determinação do presidente de Trump. O prazo legal para definição e eventual aplicação das medidas corretivas termina em 15 de julho de 2026.

Antes da decisão final, haverá uma audiência em 6 de julho para ouvir partes interessadas nos desdobramentos da decisão.

O relatório final do USTR distribui críticas em seis áreas principais: comércio digital, serviços de pagamento, acordos tarifários, desmatamento, etanol, propriedade intelectual e combate à corrupção.

No entanto, ele traz uma extensa lista de isenções de produtos que ocupa 73 páginas do documento em que explica a posição do governo americano.

Críticas ao Pix

O Pix é um dos itens mais questionados. Segundo o USTR, o Banco Central favorece o sistema de pagamentos ao atuar simultaneamente como regulador e proprietário da plataforma, impor seu uso e limitar taxas cobradas por concorrentes americanos.

O documento afirma que há uma vantagem competitiva injusta. O BC é acusado de usar seu poder regulador para desfavorecer prestadores de serviços dos EUA. Como exemplo, o texto cita que o banco obriga instituições financeiras com mais de 500 mil contas a usar o Pix e exige que ele tenha destaque nas telas principais dos aplicativos, com "proeminência não inferior a qualquer outra funcionalidade de pagamento ou transferência".

O governo brasileiro não vê prejuízo imediato ao Pix a partir da conclusão da investigação comercial dos EUA, e sim uma "coerção" da Casa Branca para acabar com a gratuidade e o arranjo público do produto. Essa coerção, segundo interlocutores, tem origem no lobby de empresas americanas de cartão e do setor de stablecoins, que veem o Pix como ameaça, até porque tem servido como modelo para outros BCs ao redor do mundo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/06/2026

O QUE É SEÇÃO 301? ENTENDA LEI DOS EUA QUE PERMITE NOVO TARIFAÇÃO DE 25% CONTRA O BRASIL

Instrumento da Lei de Comércio de 1974 autoriza Washington a investigar práticas consideradas prejudiciais ao comércio americano; USTR propôs tarifa de 25% sobre produtos brasileiros após apontar medidas “irrazoáveis” do governo brasileiro

Por O GLOBO — Rio de Janeiro



O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump — Foto: Brendan SMIALOWSKI / AFP/06/04/2026

O Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR) concluiu a investigação comercial contra o Brasil e propôs a aplicação de tarifas de 25% sobre mercadorias brasileiras, com exceções previstas em uma lista específica de produtos. A medida foi conduzida com base na Seção 301 da Lei de Comércio de 1974, instrumento que permite ao governo americano apurar práticas consideradas prejudiciais ao comércio dos EUA e adotar sanções contra

países-alvo.

Segundo o USTR, determinados atos, políticas e práticas do governo brasileiro são “irrazoáveis” e “oneram ou restringem” o comércio dos Estados Unidos. Com a conclusão da investigação, o órgão apresentou medidas corretivas e abriu uma nova etapa de consulta pública antes de uma eventual adoção das sanções comerciais.

A investigação foi iniciada em 15 de julho de 2025 por determinação do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump. O prazo legal para definição e eventual aplicação das medidas corretivas termina em 15 de julho de 2026.

A proposta prevê tarifa de 25% sobre todas as mercadorias brasileiras, embora o documento inclua 73 páginas de exceções. Entre os produtos que permaneceriam isentos estão materiais informativos, doações, determinadas carnes, frutas, café, chá, cereais, sementes, minerais, terras raras, aeronaves brasileiras e peças aeronáuticas, além de produtos químicos orgânicos, farmacêuticos e fertilizantes.

A conclusão da investigação ocorreu dentro do prazo previsto para as negociações do grupo de trabalho criado por Brasil e Estados Unidos para tratar de temas comerciais e evitar novas tarifas. Segundo integrantes das conversas citados pelo blog do jornalista Valdo Cruz, as negociações, previstas para terminar em 5 de junho, não registraram avanços suficientes para serem encerradas.



Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante Encontro com o Presidente dos Estados Unidos, Donald Trump. — Foto: Ricardo Stuckert / PR

O grupo bilateral foi instituído após encontro entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump, em 7 de maio, na Casa Branca. Antes da divulgação do parecer final, o USTR havia celebrado nas redes sociais o “engajamento construtivo” do governo brasileiro e manifestado expectativa de continuidade das discussões comerciais.

O embaixador e Representante Comercial dos Estados Unidos, Jamieson Greer, afirmou que o diálogo entre os governos se intensificou, mas que divergências permanecem.



— Ao longo do último ano, o Presidente Trump e eu tivemos várias reuniões construtivas com o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o seu gabinete, que se intensificaram nas últimas semanas. Contudo, continuamos a ter divergências substanciais na resolução das questões identificadas nesta investigação — disse.

O que é a Seção 301?

A Seção 301 é uma parte da Lei de Comércio dos Estados Unidos, de 1974, que permite ao USTR realizar apurações sobre práticas que supostamente prejudicam o comércio internacional americano e determinar se há ou não irregularidades. O objetivo é punir ações consideradas discriminatórias contra empresas americanas com sanções aos países-alvo.

Caso o órgão determine que um país adota práticas anticompetitivas nas relações comerciais com os Estados Unidos, pode definir medidas compensatórias e retaliatórias. Entre os riscos estão tarifas extras, restrições à importação, suspensão de benefícios comerciais e outras medidas.

O uso da Seção 301 segue um trâmite que passa pelo início de diálogo com o parceiro comercial, investigação, mediação e, por fim, medidas para corrigir eventuais irregularidades. O processo completo dura pelo menos 12 meses, podendo ser estendido.

No caso brasileiro, a investigação iniciada em julho de 2025 chegou agora à fase de conclusão, com a proposta de tarifa de 25% e abertura de consulta pública. Ainda assim, as sanções dependem da etapa final antes de eventual adoção.

Pix, desmatamento, etanol e corrupção são citados em relatório

O relatório final do USTR distribui críticas ao Brasil em seis áreas principais: comércio digital, serviços de pagamento, acordos tarifários, desmatamento, etanol, propriedade intelectual e combate à corrupção.

Na área de comércio digital e plataformas, o órgão afirma que tribunais brasileiros emitiram ordens secretas que obrigaram empresas americanas de mídia social a remover conteúdos políticos, suspender perfis de residentes nos Estados Unidos e, em alguns casos, aplicar determinações com alcance global. Segundo o documento, teria havido proibição de divulgação dessas ordens e aplicação de multas severas, restrições a ativos e contas bancárias, além do fechamento completo de ao menos um site.

O Pix aparece entre os principais pontos questionados. Segundo o USTR, o Banco Central favorece o sistema de pagamentos ao atuar simultaneamente como regulador e proprietário da plataforma, impor seu uso e limitar taxas cobradas por concorrentes americanos.

Os Estados Unidos também contestam acordos comerciais firmados pelo Brasil com México e Índia. O argumento é que o país concede tarifas mais baixas a centenas de produtos desses mercados em setores considerados globalmente competitivos.

Na área ambiental, o relatório afirma que o Brasil possui marco legal para combater o desmatamento ilegal, mas teria falhado historicamente em aplicá-lo de forma eficaz, permitindo a continuidade do problema.

O mercado de etanol é outro alvo de críticas. Segundo o USTR, o Brasil interrompeu em 2017 um tratamento tarifário considerado equilibrado e desde então não oferece reciprocidade às exportações americanas do combustível.

Em propriedade intelectual, o documento aponta aplicação insuficiente de leis contra falsificação, lentidão na análise de patentes e ausência de medidas antipirataria contínuas. Os Estados Unidos criticam ainda o Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI), alegando que patentes biofarmacêuticas podem levar até 109 meses para análise.

No eixo relacionado à corrupção, o USTR conclui que o Brasil não adota medidas suficientes contra corrupção e suborno. O relatório menciona a anulação de processos da Operação Lava Jato pelo STF em 2023, renegociações consideradas “sem transparência” de acordos de leniência e a queda do país no Índice de Percepção da Corrupção da Transparência Internacional.

Brasil já foi alvo da Seção 301

Embora o uso da Seção 301 não seja recorrente, ele também não é inédito. O próprio Brasil já passou por investigações do USTR com base nesse dispositivo em 1985 e em 1987. As denúncias estavam relacionadas a uma restrição do acesso de empresas americanas de tecnologia ao mercado brasileiro e à acusação de falta de concessão de pedidos de patentes biofarmacêuticas.

Outros países e blocos, como China, Japão, Índia e União Europeia, também já foram investigados em processos semelhantes.

Nesta semana, o governo americano também abriu outras investigações sob a Seção 301 contra 16 países, alegando que eles estariam adotando práticas desleais de comércio por excesso de capacidade produtiva. Nesse caso, os alvos foram China, União Europeia, Cingapura, Suíça, Noruega, Indonésia, Malásia, Camboja, Tailândia, Coreia do Sul, Vietnã, Taiwan, Bangladesh, México, Japão e Índia.

Também está em andamento desde o ano passado uma investigação sobre a Nicarágua, relacionada a supostas práticas irregulares envolvendo direitos trabalhistas, direitos humanos e Estado de Direito.

Em março, o governo dos Estados Unidos ainda abriu um novo processo contra o Brasil e mais 59 nações acusadas de usar trabalho forçado na produção de produtos exportados ou de importar esses itens.

Brasil pode recorrer à OMC

Caso as tarifas avancem, o Brasil pode recorrer à Organização Mundial do Comércio (OMC). O país e os demais investigados podem iniciar um litígio contencioso no organismo internacional. No entanto, esse tipo de processo é lento e pode durar entre três e quatro anos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

QUEM É E O QUE PENSA O DEPUTADO DA FLÓRIDA ESCOLHIDO POR TRUMP PARA SER EMBAIXADOR DOS EUA NO BRASIL

Daniel Perez é filiado ao Partido Republicano e aliado do presidente americano; filho de cubanos, ele defende mudanças no regime em Cuba e apoiou a operação dos EUA na Venezuela

Por Geovanna Hora

O deputado estadual Daniel Perez foi indicado na segunda-feira, 1, pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, para o cargo de embaixador no Brasil. A nomeação ainda precisa ser aprovada pelo Senado dos EUA.

Filho de cubanos, Perez tem 38 anos e nasceu em Nova York. A família se mudou para Westchester, no condado de Miami-Dade, na Flórida, quando ele tinha apenas seis anos. Ele é casado e pai de três filhos.

Formou-se em Direito pela Faculdade de Direito da Loyola University New Orleans e atuou como consultor jurídico. Filiado ao Partido Republicano, Perez foi eleito para a Câmara dos Representantes da Flórida em 2017, após uma campanha que, segundo ele, foi baseada em “responsabilidade, impostos mais baixos, menos intervenção governamental e proteção de nossas comunidades”.



Daniel Perez foi indicado por Donald Trump para ser embaixador dos EUA no Brasil. Foto: Reprodução/American Legislative Exchange Council

Durante seu mandato, o deputado afirma ter sido “fundamental na defesa de leis importantes relacionadas ao bem-estar infantil, saúde, estabilidade familiar, educação e integridade eleitoral”.

Ele presidiu comissões antes de ser nomeado presidente da Câmara dos Representantes da Flórida, cargo que ocupa até o fim do mandato. Perez também diz buscar abordar “questões críticas relacionadas à saúde, infraestrutura, moradia acessível e seguro imobiliário”.

Nas redes sociais, ele demonstra apoio a Trump e ao movimento “Make America Great Again” (“Faça a América Grande Novamente”, na tradução livre).

Em janeiro, Perez compartilhou no X um vídeo em que o secretário de Estados dos EUA, Marco Rubio, que também é filho de cubanos, fala sobre os motivos que levam os EUA a desejarem uma mudança de regime em Cuba.

“É revigorante ter alguém falando com tamanha clareza direta e moral sobre a necessidade de mudança em Cuba”, escreveu Perez na legenda da publicação.

Em outra postagem, o deputado comentou a decisão de renomear um trecho da Southern Boulevard, em Palm Beach, em homenagem a Trump.

“Foi um privilégio incrível hoje estar ao lado dos meus colegas para homenagear o presidente Donald Trump, que transformou o mundo ao priorizar a paz e revitalizou o espírito americano ao defender o bom senso”, afirmou.

Perez também apoiou a operação americana que resultou na captura do ditador da Venezuela, Nicolás Maduro, em 3 de janeiro.

“Hoje, o presidente Donald Trump tomou medidas decisivas para trazer paz e segurança ao nosso hemisfério e desferir um golpe significativo contra os cartéis de drogas que lucram com a morte e a destruição de vidas americanas”, disse. “Sou grato a todo o pessoal dos EUA por sua bravura e dedicação à liberdade.”

Ele também se manifestou contra a eleição do democrata Zohran Mamdani para o cargo de prefeito de Nova York, no fim do ano passado.

“Com o resultado desta noite em Nova York, o presidente Donald Trump é a última linha entre os residentes de Nova York e uma agenda socialista que destruirá famílias trabalhadoras e levará à destruição de um dos maiores motores econômicos da América”, escreveu ele no X após a vitória de Mamdani. “Grato que o presidente se posicionará na brecha entre prosperidade e ruína.”

A embaixada dos EUA em Brasília está sem embaixador titular desde janeiro de 2025, quando Elizabeth Bagley, indicada por Joe Biden, encerrou seu mandato antes da posse de Trump. Desde então, o posto era conduzido por encarregados de negócios.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 02/06/2026

FLÁVIO BOLSONARO QUER BASE DE GOVERNO COM QUÓRUM PARA MUDAR CONSTITUIÇÃO E DEFENDE MENOS MINISTÉRIOS

Pré-candidato participou de evento em Belo Horizonte, onde criticou governo Lula e pregou diminuição da máquina pública

Por Geovani Bucci (Broadcast)

O pré-candidato à Presidência da República e senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) afirmou nesta segunda-feira, 1º, que pretende formar uma maioria de direita no Congresso Nacional, aliada ao presidente do País, com quórum suficiente para aprovar mudanças constitucionais e, segundo ele, fazer com que “as instituições voltem a atuar dentro de seus limites”.

A declaração ocorreu durante o Eloos Itatiaia, evento dedicado ao agronegócio realizado em Belo Horizonte. O pré-candidato do PL também defendeu uma “redução drástica” no número de ministérios e cargos da máquina federal.

Segundo Flávio, uma maioria parlamentar alinhada ao governo de direita evitaria “decisões monocráticas” que, em sua avaliação, comprometem projetos de infraestrutura, como a Ferrogrão.



O senador e pré-candidato a presidente, Flávio Bolsonaro. (Foto: Lula Marques/Agência Brasil)
Foto: Lula Marques/Agência Brasil

O senador também citou questões relacionadas à demarcação de terras indígenas, áreas de preservação ambiental e licenciamentos ambientais, que, segundo ele, são frequentemente afetados por insegurança jurídica. “Com um Congresso majoritariamente de centro-direita, alinhado com um presidente da República de centro-direita, nós vamos conseguir dar essa previsibilidade”, disse

Flávio.

O senador afirmou ainda que, em uma rodada internacional recente, ouviu de investidores interessados no potencial do Brasil para a segurança alimentar global que eles deixam de investir no País por causa da insegurança jurídica, da corrupção e da imprevisibilidade.

“Não dá para fazer um plano de negócio de 10, 20 anos se, a cada ano, muda a lei e, a cada humor de um ministro do Supremo, as decisões acabam interferindo no planejamento tributário e no plano de negócios feitos por essas empresas”, disse.

A crítica sobre ingerência na previsibilidade por parte do Supremo Tribunal Federal (STF) segue o tom do bolsonarismo, que tem a Corte como alvo por conta de decisões desfavoráveis ao ex-presidente Jair Bolsonaro.

Flávio também criticou diretamente o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Segundo o senador, o agronegócio está endividado, embora ainda consiga manter pujança, e a razão seria a “gastança desenfreada” da gestão petista.

Ele afirmou ainda que o governo busca, de forma recorrente, elevar a arrecadação por meio da criação de novos tributos ou do aumento de impostos já existentes. Para Flávio, a carga tributária já ultrapassou 32% do PIB, enquanto a dívida pública se aproxima de R\$ 10 trilhões e a relação dívida/PIB passou de 80%.

“É uma bola de neve que só pode ser estancada. Uma sangria, uma hemorragia que só pode ser estancada com o controle das contas públicas, com as despesas cabendo dentro do orçamento, o governo gastando apenas aquilo que arrecada. E é tudo o que não acontece hoje”, afirmou.

Desburocratização

Além de reduzir o número de ministérios, Flávio pregou que é preciso desburocratizar a máquina pública - ele criaria uma secretaria nacional dedicada ao tema - e vender participações do governo federal em empresas privadas.

“O primeiro passo é dar o exemplo: reduzir a quantidade de ministérios de forma drástica”, disse Flávio. “Logo no primeiro trimestre do governo Bolsonaro, em 2019, foram cortados mais de 20 mil cargos em comissão, para dar o exemplo”, declarou.

Ao longo da exposição, Flávio criticou o que chamou de ideologização de pautas, que, segundo ele, resultaria em excesso de burocracia. O senador também defendeu reduzir a dependência brasileira de fertilizantes importados, valorizar a produção nacional e acelerar a exploração de petróleo na Margem Equatorial.

Sobre o petróleo, Flávio defendeu rever modelos de leilão para elevar a arrecadação, com cobrança maior de outorga inicial e redução de burocracias na exploração e venda. Segundo ele, os recursos poderiam ultrapassar centenas de bilhões de reais e ser usados para abater juros da dívida, financiar infraestrutura e projetos estruturantes, acelerar PPPs e bancar ações de proteção social.

Nesse sentido, Flávio fez uma ressalva de que a redução de gastos públicos não deve ocorrer às custas da população mais vulnerável. Para ele, esse “não é o caminho”.

“Hoje a gente olha o orçamento como se fosse um bolo. E, para tirar de um lugar e aumentar a fatia para um determinado segmento, a gente tem que diminuir do outro. O raciocínio está errado”, disse. “A gente tem que crescer esse bolo para poder garantir, mais uma vez, que o Brasil tenha previsibilidade.”

Flávio também defendeu o aproveitamento de ativos da União para gerar caixa e reduzir impostos. Segundo ele, imóveis federais avaliados em mais de R\$ 1 trilhão hoje geram despesas anuais superiores a R\$ 300 milhões e poderiam ser reunidos em um fundo, administrados e securitizados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 02/06/2026

ALCKMIN E DURIGAN DESCARTAM DEBATER PIX COM OS EUA APÓS NOVO TARIFAÇO DE TRUMP

Governo norte-americano propôs novas tarifas contra o Brasil, citando, entre outras razões, suposto tratamento preferencial ao sistema de pagamentos, que prejudicaria empresas dos EUA

Por Cícero Cotrim (Broadcast), Mateus Maia (Broadcast) e Gabriel de Sousa (Broadcast)

BRASÍLIA - Representantes do governo brasileiro descartaram, nesta terça-feira, 2, a possibilidade de negociar termos em relação ao Pix com os Estados Unidos. O governo americano propôs novas tarifas contra o Brasil, citando, entre outras razões, um suposto tratamento preferencial ao sistema de pagamentos, que prejudicaria empresas dos EUA.



“Não tem a menor lógica o Pix entrar nisso, porque ele não prejudica ninguém e é extremamente benéfico à população brasileira”, disse o vice-presidente Geraldo Alckmin, após uma reunião com ministros para tratar sobre o tema no Palácio do Planalto, em Brasília.

O ministro da Fazenda, Dario Durigan Foto: Washington Costa/MF

Nesta terça-feira, o Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR) propôs tarifas adicionais de 25% sobre produtos brasileiros a partir de

15 de julho. A recomendação se deu após uma investigação com base na Seção 301 da Lei Comercial dos Estados Unidos apontar supostas práticas desleais do Brasil.

Também presente na entrevista à imprensa, o ministro da Fazenda, Dario Durigan, criticou as alegações do USTR sobre o Pix e defendeu o sistema de pagamentos. “Mais do que estar fora de debate — e é evidente que está fora de debate —, o Pix é o maior símbolo da nossa soberania financeira”, disse o ministro.

Autoridades brasileiras viram as críticas ao sistema na decisão do USTR como resultado de um lobby de empresas de pagamento americanas — como bandeiras de cartão de crédito — para privatizar o Pix. Apesar disso, a ação não tem um impacto imediato, porque não está respaldada na legislação brasileira.

Durigan ainda acusou a família do ex-presidente Jair Bolsonaro de estar por trás da ação contra o Pix, que classificou como um sistema “cobiçado” no mundo. “Mais uma vez, a família Bolsonaro faz um movimento contrário ao Pix”, disse, sem citar nominalmente o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), que se reuniu com o presidente americano, Donald Trump, na semana passada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/06/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

PROPOSTA DE TARIFAÇÃO DOS EUA ATINGE ATÉ 43% DA PAUTA DE EXPORTAÇÃO BRASILEIRA, DIZ QUANTIVIS ANALYTICS

José Ronaldo Souza Junior, CEO da Quantivis, criticou a justificativa dos EUA para a aplicação das tarifas, e disse que “embora pareça ter embasamento jurídico mais sólido, segue misturando assuntos”

Por Marcelo Osakabe, Valor — São Paulo



Porto do Rio de Janeiro — Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil

A proposta de taxar exportações brasileiras em 25% atinge até 43,7% da pauta de exportação brasileira em 2025, segundo cálculo da Quantivis Analytics. Em valores, o país vendeu aos Estados Unidos US\$ 16,5 bilhões desses produtos que estão sob ameaça da nova medida.

A lista de exceções divulgada junto com a recomendação do Representante de Comércio dos EUA (USTR, na sigla em inglês) após investigação da seção 301, por sua vez, engloba até 56,3% das exportações brasileiras.

O cálculo, diz o CEO da Quantivis, José Ronaldo Souza Junior, não é preciso porque o USTR divulgou uma lista que usa classificação com oito dígitos de abertura, mais detalhada que a usada pelo governo brasileiro, que utiliza o mesmo padrão do Mercosul, de seis dígitos. Assim, o patamar de 56,3% pode ser considerado um teto para as isenções, que teriam piso - isto é, correspondência plena entre as duas classificações - de 43%.

Os casos em que a correspondência não é plena, no entanto, abarcam basicamente códigos relativos a aeronaves civis, ou seja, muito possivelmente a maior parte desses produtos deve continuar isento, diz Souza.

Ele não dá como certo, mas avalia que a lista que ficou sob ameaça do novo tarifaço é, essencialmente, aquela que permaneceu sob as tarifas de 50% anunciadas por Trump até a Suprema Corte dos Estados Unidos derrubar a medida em fevereiro deste ano. Ela é composta sobretudo por produtos de ferro, aço e alumínio, carregadoras, transformadores, autopeças, pneus, etanol, fumo, móveis e outros produtos de madeira. Juntos, eles somaram US\$ 16,5 bilhões em exportações em 2025.

"A característica das exportações para o Brasil em relação aos EUA é nossa diversificação em bens industrializados, principalmente intermediários. Para os Estados Unidos, somos parte da cadeia de produção, é um dos poucos destinos em que isso acontece", lamenta o economista. "Para a China, exportamos mais produtos primários e, para a Argentina, mais bens de consumo finalizados."

Ele ressalta que, desta vez, a tarifa que pode atingir os produtos brasileiros é menor -25%, contra 50% do anunciado ano passado. "É um nível ainda muito alto, mas talvez não inviabilize as exportações. É possível pensar em alguma combinação de ajuste de margem e preço no curto prazo, até pensando que é possível que essa tarifa seja revertida lá na frente."

Já a justificativa para a aplicação das tarifas, embora pareça ter embasamento jurídico mais sólido, segue misturando assuntos, critica. "Tentam fundamentar mas claramente ficou inadequado. Falam em desmatamento, mas poupam as exportações do agro, por exemplo".

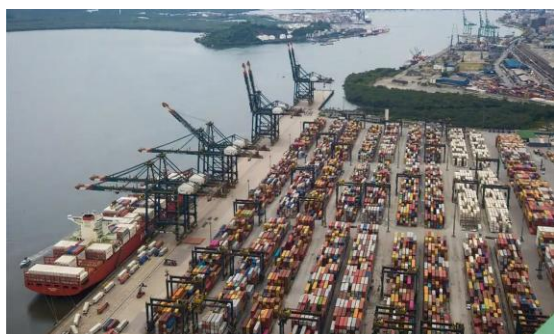
Entre as justificativas apresentadas pelo USTR, estão a pirataria, decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) contrárias às big techs americanas e "tratamento preferencial injusto e discriminatório" em favor do Pix contra bandeiras de cartões americanas como Mastercard e Visa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/06/2026

GOVERNO DEVE ADOTAR TOM POLÍTICO EM RESPOSTA AOS EUA SOBRE PROPOSTA DE TARIFA DE 25%

Apesar do tom político da nota, a equipe técnica do governo brasileiro buscará negociar com autoridades americanas para reverter ou, pelo menos, minimizar os impactos tarifários para os setores
Por Hamilton Ferrari, Valor — Brasília



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

O governo federal deverá publicar uma nota conjunta entre órgãos do governo, ainda nesta terça-feira (2), com tom político em resposta ao relatório preliminar do Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR) que prevê uma tarifa de 25% aos produtos exportados pelo Brasil.

Segundo fonte, as novas tarifas têm até 15 de julho para entrar em vigor. Apesar do tom político da nota, a equipe técnica de comércio internacional buscará negociar com autoridades americanas para reverter a cobrança de 25% ou, pelo menos, minimizar os impactos tarifários para os setores.

A investigação comercial contra o Brasil propôs a aplicação de tarifas de 25% para produtos vendidos aos Estados Unidos, com exceções previstas em uma lista específica de produtos. Leia também: Sistema eleitoral brasileiro perde confiança e acende alerta para 2026, diz The Economist Tarcísio diz que novo tarifaço prejudica Brasil e critica EUA

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/06/2026

IG4 E AUSTRALIANA MACQUAIRE VENDEM 100% DA CLI PARA AD PORTS, DE ABU DHABI, POR R\$ 4,2 BI

Operação marca a entrada do grupo do Oriente Médio no país para atuar em terminais logísticos de soja, milho e açúcar; IG4 teria adquirido quatro vezes o retorno em dólar do investimento, e a Macquaire, duas vezes o investimento

Por Mônica Scaramuzzo, Valor — São Paulo



Armazéns da CLI — Foto: Divulgação/CLI

A gestora IG4 Capital e a australiana Macquaire anunciaram nesta terça-feira (2) a venda de 100% da empresa de infraestrutura CLI (Corredor Logística e Infraestrutura), por US\$ 835 milhões (cerca de R\$ 4,2 bilhões), para a empresa AD Ports, de Abu Dhabi. A operação marca a entrada do grupo do Oriente Médio no país para atuar em terminais logísticos de soja, milho e açúcar.

A operação está sujeita à aprovação dos órgãos antitrustes.

A negociação da IG4 foi por meio de seu fundo de private equity (que compra participações em empresas) Fund II e a Macquaire Infrastructure Partners V.

A CLI cresceu nos últimos anos sob o controle conjunto da IG4 Capital e da Macquarie, cada uma com 50% cada, tornando-se uma das principais operadoras independentes de portos e logística no Brasil.

O Valor apurou que a IG4, que adquiriu o negócio há quase cinco anos, obteve quatro vezes o retorno em dólar do investimento com a venda do negócio. No caso da Macquaire, que virou sócia há dois anos, o retorno foi duas vezes o investimento, segundo fontes.

De acordo com comunicado, a gestão da companhia não será alterada, com Gabriel Motta permanecendo no cargo de CEO.

“Desde que nos tornamos acionistas da CLI, nosso foco foi fortalecer as capacidades operacionais da companhia, expandir sua presença estratégica e posicionar a plataforma para capturar o crescimento de longo prazo do setor brasileiro de exportação de grãos agrícolas. Acreditamos que o Grupo AD Ports é o investidor estratégico ideal para dar continuidade a essa trajetória, trazendo expertise global em comércio internacional, capacidades em infraestrutura e uma visão de longo prazo que apoiará o crescimento e o desenvolvimento contínuos da CLI”, afirmou Paulo Mattos, cofundador, sócio-gestor e CEO da IG4 Capital.

“O setor de exportação agrícola do Brasil continua a demonstrar uma notável resiliência, reforçando a posição do país como um dos principais fornecedores mundiais de commodities agrícolas”, disse Fernando Lohmann, head da Macquarie Asset Management no Brasil. “Como investidor de longo prazo no país, a Macquarie permanece comprometida em atuar como um custodiante responsável de ativos essenciais de infraestrutura que ajudam a impulsionar o desenvolvimento econômico, melhorar a conectividade e apoiar o papel do Brasil no comércio global.”

Para o gestor da companhia, as perspectivas para a CLI são favoráveis. A empresa está posicionada no Arco Norte, com a operação do terminal no porto de Itaquí, além do terminal no porto de Santos. “Ambas vêm apresentando desempenho consistente e com potencial claro de evoluir ainda mais”, afirma Gabriel Motta, CEO da CLI.

A aquisição marca a entrada do Grupo AD Ports no país. “A transação amplia, pela primeira vez, a presença internacional do grupo na América Latina e reforça nossas crescentes atividades no

segmento de agronegócio, um de nossos principais pilares estratégicos. Sob a orientação de nossa liderança nos Emirados Árabes Unidos, o Grupo AD Ports está comprometido em impulsionar o comércio em um dos mercados de commodities agrícolas mais relevantes e de mais rápido crescimento do mundo”, diz Mohamed Juma Al Shamisi, diretor-geral e CEO do Grupo AD Ports.

Fundada há dez anos, a gestora de Paulo Mattos está em negociações avançadas para assumir o controle da Braskem junto com a Petrobras.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/06/2026

RIO TRANSFORMA CONCESSÕES E PPPS EM MOTOR DE INVESTIMENTOS

Cidade tem 22 parcerias público-privadas que somam cerca de R\$ 7,7 bilhões previstos em contratos de longo prazo, com duração entre 15 e 50 anos

Por Prefeitura do Rio



O VLT Carioca é um dos principais projetos e está estruturado com aproximadamente R\$ 1,6 bilhão em investimentos — Foto: Marcos de Paula/ Prefeitura do Rio

Muito além do cartão-postal, o Rio de Janeiro vem se consolidando como grande impulsionador e gestor de parcerias público-privadas (PPPs) e concessões urbanas no Brasil. Da iluminação pública ao VLT, das vias expressas com pedágio ao sistema de bicicletas compartilhadas, a cidade construiu uma carteira robusta de projetos que hoje movimenta bilhões em investimentos e reposiciona a capital fluminense como local atrativo para o capital privado.

Enquanto muitas cidades ainda discutem modelos de concessão, o Rio já opera uma estrutura considerada única no país. São atualmente 22 contratos ativos espalhados por setores estratégicos como mobilidade urbana, infraestrutura, energia, turismo e equipamentos públicos, somando cerca de R\$ 7,7 bilhões em investimentos previstos em contratos de longo prazo, com duração entre 15 e 50 anos.

O marco mais simbólico dessa trajetória continua sendo o Porto Maravilha, projeto que redefiniu a Região Portuária e colocou o município no radar internacional das grandes PPPs urbanas. Mas o portfólio carioca vai muito além.

São 22 contratos ativos atualmente, com duração entre 15 e 50 anos

“A prefeitura do Rio tem mostrado, na prática, que é possível ampliar investimentos e melhorar os serviços públicos com parcerias bem estruturadas com a iniciativa privada. Hoje, esse modelo já está presente em diferentes áreas da cidade: na PPP da iluminação pública, nas concessões das vias expressas e do Estádio Nilton Santos (o Engenhão), no sistema de bicicletas compartilhadas e também em projetos como o Solário Carioca e o novo Complexo Hospitalar Souza Aguiar. São iniciativas que ajudam a cidade a avançar, atrair investimentos e entregar melhores serviços para a população”, afirma o prefeito do Rio, Eduardo Cavaliere.

Entre os principais projetos atualmente em operação estão a PPP de iluminação pública — a maior do país, com 500 mil pontos e 25 mil câmeras integradas ao sistema CIVITAS. E o VLT Carioca, o mais moderno do país e um dos mais avançados do mundo, que funciona sem catenária.

O conjunto inclui ainda ati vos como Marina da Glória, Estádio Nilton Santos, Riocentro, Bioparque, Bike Rio, além das concessões da Linha Amarela e da Transolímpica.



Da iluminação pública ao VLT, a cidade construiu uma carteira robusta de PPPs — Foto: Marcelo Piu/Prefeitura do Rio

Uma das iniciativas recentes é o novo Mercado São José, polo gastronômico e cultural em Laranjeiras que estava fechado desde 2018. Revitalizado através de uma PPP entre a prefeitura do Rio, a Junta Local e a Engeprat, com investimentos no valor de R\$ 8 milhões, o espaço reabriu com 16 operações que incluem bares, restaurantes, hortifrúti orgânico e um terraço cultural.

Segundo o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Osmar Lima, o diferencial do Rio não está apenas no tamanho da carteira, mas na decisão de profissionalizar sua gestão.

Modelo combina estruturação técnica, gestão ativa e fiscalização

“Ninguém se dá conta de que o Rio tem tantos contratos de concessão e PPPs. Mas a cidade decidiu fazer isso de forma organizada. Hoje, a Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar) concentra toda a gestão desses contratos, e isso permite enxergar sinergias, padronizar processos e criar uma visão integrada”, explica.

A CCPar passou a centralizar a estruturação, a fiscalização e a gestão contratual dos projetos. A partir de 2022 — e de forma consolidada em 2025 —, a companhia ampliou seu escopo de atuação, fortalecendo áreas estratégicas como a Superintendência Jurídica, a Gerência de Investimentos e um núcleo dedicado exclusivamente à gestão de contratos.

Resolução de 79% das pendências contratuais registradas em 2025

O modelo atualmente adotado combina três frentes principais: estruturação técnica, gestão ativa e fiscalização. A estruturação envolve modelagem jurídica, econômica e regulatória, definição de matriz de riscos e desenvolvimento de projetos financeiramente viáveis. Já a gestão ativa inclui monitoramento contínuo de indicadores, acompanhamento financeiro e interlocução permanente com concessionárias. A fiscalização abrange controle de obrigações contratuais, vistorias e padronização dos processos de monitoramento.



PPPs e Concessões — Foto: Arte

Essa reorganização também mudou a relação da prefeitura com os concessionários. A prefeitura estabeleceu uma relação construtiva, para evitar o litígio e buscar o consensualismo. Um dos exemplos mais relevantes é o reequilíbrio dos contratos da Linha Amarela e da Transolímpica, processo que reduziu passivos judiciais e estabeleceu novas condições operacionais e tarifárias. Hoje é um contrato sem qualquer litígio atrelado.

Rotinas estruturadas

A profissionalização da gestão também trouxe avanços operacionais. Em 2025, a CCPar implantou rotinas estruturadas de controle contratual, com classificação de pendências por criticidade, painéis gerenciais e acompanhamento sistemático de desempenho. O resultado foi a resolução de cerca de 79% das pendências contratuais registradas no período. Para Osmar Lima, o cenário atual reforça o potencial do Rio como destino para novos investimentos. “O que mostramos aos investidores é: venham, porque vocês terão segurança jurídica e previsibilidade para lidar com contratos naturalmente com plexos e de longo prazo”, afirma. “O Rio vive um momento muito especial de visibilidade para investidores nacionais e internacionais. Isso traz muita expectativa de atração de capital para novos projetos e para ampliar os projetos já existentes.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/06/2026

FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

RODOVIA FEDERAL BRASILEIRA É ASFALTADA COM PLÁSTICO RECICLADO PELA PRIMEIRA VEZ

- Trecho de 968 metros fica entre os quilômetros 110 e 111, em Pouso Alegre (MG)
- Pavimento incorporou o equivalente a 87.120 garrafas PET de 1,5 litro

São Paulo - O primeiro trecho de rodovia federal pavimentado com plástico reciclado foi instalado na BR-459, em 968 metros entre os quilômetros 110 e 111, no município mineiro de Pouso Alegre.

A obra foi realizada pela startup Eco Asfalto, do interior paulista, na rodovia que está sob concessão da EPR Sul de Minas e atravessa a Serra da Mantiqueira, drenando bacias que terminam nos litorais de São Paulo e Rio de Janeiro.

A iniciativa serve como teste para a concessionária adotar a tecnologia Caet (Concreto Asfáltico Ecológico Termoplástico) em sua malha, segundo as empresas envolvidas. O produto aplicado é uma mistura asfáltica que incorpora o ativo polimérico TM-250/A, formulado a partir de plástico reciclado pós-consumo e resíduos industriais beneficiados.



Estrada em Belo Horizonte (MG) - Amir Martins - 18.dez.2024/Prefeitura de Belo Horizonte

A tecnologia consiste no uso de matéria para melhorar as propriedades mecânicas do asfalto e substituir parcialmente o ligante derivado de petróleo por outro feito de material reciclado.

O pavimento recebeu o equivalente a 87.120 garrafas PET de 1,5 litro, o que resulta em cerca de 2,6 toneladas de plástico.

A tecnologia já havia sido aplicada pela startup em uma rota vicinal em Matão, interior paulista, na concessão da Rota das Bandeiras da CCR, em ruas de Cabreúva (SP) e em duas obras municipais em São Paulo. Esta é, no entanto, a primeira aplicação em uma via federal.

A seguir, o trecho entra em monitoramento técnico programado em 30, 60 e 90 dias. Os resultados serão integrados ao dossiê que a Eco Asfalto vai protocolar junto ao Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) até 17 de agosto de 2026, etapa final para a homologação nacional.

A meta, segundo a empresa, é poder aplicar o Caet em rodovias federais e concessões de todo o país antes do fim de 2026 e exportar a tecnologia para a América Latina a partir de 2027.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 02/06/2026

BRASIL FARÁ PRIMEIRO LEILÃO DE BATERIAS EM DEZEMBRO, ANUNCIA MINISTRO

- Regras devem ser divulgadas pelo governo nesta quarta-feira (3) após seguidos adiamentos
- Certame vem sendo prometido desde 2024 e desperta interesse de empresas do setor

Por **Letícia Fucuchima**

São Paulo | Reuters - O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, anunciou que o governo brasileiro vai publicar nesta quarta-feira (3) a portaria com diretrizes para o primeiro leilão para contratar baterias para o setor elétrico, com previsão de realização em dezembro deste ano.



O certame, prometido pelo governo desde 2024 e que tem sofrido sucessivos atrasos na publicação das regras, vem sendo bastante aguardado por grandes investidores ligados ao setor de energia, de geradoras e transmissoras a fabricantes de equipamentos.

Alexandre Silveira, ministro de Minas e Energia, participa de evento no palácio do Planalto - Pedro Ladeira - 06.abr.26/Folhapress

O avanço do processo ocorre ainda com a perspectiva de definição, nesta terça-feira (2), da regulamentação para a inserção desses sistemas no setor elétrico brasileiro. A diretoria da Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica) deverá concluir a votação sobre o regramento nesta tarde.

Os sistemas de armazenamento de energia (SAE) devem se tornar ferramentas importantes para conferir potência e flexibilidade ao sistema elétrico brasileiro —dois atributos essenciais para a segurança no fornecimento de energia e que vêm sendo cada vez mais demandados na operação devido ao forte crescimento das fontes eólica e solar na matriz.

Os SAEs poderão ajudar ainda com outros problemas setoriais, como os cortes de geração de energia eólica e solar impostos pelo ONS (Operador Nacional do Sistema Elétrico), já que serão capazes de armazenar a energia que seria desperdiçada.

Estudos indicativos da EPE (Empresa de Pesquisa Energética), vinculada ao governo, indicam que o Brasil poderá alcançar 1.600 megawatts (MW) de sistemas de armazenamento até 2030, crescendo para 6.600 MW em 2035.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 02/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONVENÇÃO SOBRE RESPONSABILIDADE EM POLUIÇÃO POR ÓLEO É APROVADA PELO SENADO

Por **Danilo Oliveira** Portos e logística 01/06/2026 - 21:56



Após promulgação na casa legislativa, decreto de adesão brasileira à CLC 92 depende de promulgação pelo poder Executivo para aplicação nacional

O Senado publicou, na última sexta-feira (29), o decreto legislativo que aprova os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas em outubro de 2000.

As regras internacionais tratam do pagamento de indenizações mais amplas aos prejudicados por derramamento de óleo no meio ambiente. O texto do ato internacional aprovado pelo plenário da casa legislativa agora depende da promulgação pelo poder Executivo para ser aplicável em território brasileiro.

O protocolo de 1992, emendado no ano 2000, atualiza a convenção internacional. Ela foi adotada em 1969 pela Organização Marítima Internacional (IMO), em resposta ao desastre ambiental do petroleiro Torrey Canyon, que em 1967 derramou aproximadamente 120 mil toneladas de óleo nas costas do Reino Unido e da França. O protocolo tem a adesão de 144 países. O Brasil foi um dos países que aderiram à versão de 1969, da convenção, conhecida como CLC 69.

Em 1992, o texto foi alterado para fortalecer as compensações pelo dano. A CLC 92 aumenta de R\$ 407 milhões para cerca de R\$ 613 milhões o valor máximo que grandes embarcações têm que arcar com a indenização. Já a indenização mínima passa de cerca de R\$ 20,5 milhões para R\$ 30,8 milhões, pelo câmbio atual. Os valores variam de acordo com o tamanho da embarcação.

Além das atualizações previstas nos limites indenizatórios de responsabilidade de proprietários de petroleiros nos casos de acidentes com poluição por derramamento de óleo, foi ampliada a área onde pode ser aplicada a responsabilidade civil nesse tipo de desastre ambiental, do mar territorial (a 22 quilômetros da costa) para a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), situada a até 370 km da costa.

O texto amplia ainda o entendimento sobre 'óleo', abrangendo qualquer hidrocarboneto de origem mineral, como petróleo bruto, óleo combustível, óleo diesel pesado e óleo lubrificante, seja transportado como carga, seja nos tanques de combustível das embarcações.

"A atualização do regime jurídico fortalece a capacidade do país de responder a emergências ambientais de grande porte e evita que o Brasil permaneça vinculado apenas a uma convenção, traduzindo um compromisso notório com a defesa do patrimônio ambiental nacional, além de facilitar a cooperação internacional em casos de acidentes com derramamento de óleo", justificou o relator do processo, senador Hamilton Mourão (Rep-RS).

Em 2019, o Brasil passou por um desastre ambiental no Nordeste, quando manchas de óleo começaram a aparecer em praias de nove estados. Cerca de 5 mil toneladas de óleo cru se espalharam por quase 3 mil quilômetros. Especialistas apontam que incidentes desse tipo poderiam estar cobertos por um fundo específico se o Brasil já fosse signatário da CLC/1992 e do Fundo 92. No entanto, o país hoje é signatário da convenção mais antiga (CLC/1969), junto com países sem relevância no setor marítimo, como Líbia e Cazaquistão.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/06/2026

PETROBRAS ABRE EDITAL PARA SERVIÇOS DE LIMPEZA E CONSERVAÇÃO DE PLATAFORMAS ACOSTADAS NO AÇU

Por Danilo Oliveira Indústria naval 01/06/2026 - 20:44



Licitação prevê execução das atividades, entre 2027 e 2028, em unidades da companhia ancoradas no cais do porto privado, localizado em São João da Barra, no Norte Fluminense

A Petrobras publicou, nesta segunda-feira (01/06), uma licitação para contratação de serviços de limpeza e conservação para plataformas acostadas no Porto do Açú, no Norte Fluminense. Os serviços compreendem a limpeza, higienização, sanitização, conservação, manutenção e reparos de instalações nas plataformas da companhia acostadas no complexo portuário, localizado

em São João da Barra. A abertura das propostas está prevista para o próximo dia 23 de junho.

Os serviços desse contrato serão executados em plataformas da Petrobras ancoradas no cais do porto privado. A previsão inicial é de atendimento a dois FPSOs e a uma unidade semissubmersível, que não estão especificadas no edital. As regras estabelecem que a Petrobras informará à contratada, com antecedência mínima de 30 dias corridos, a previsão de desatracação das plataformas e atracação de nova unidade.

O edital prevê que os serviços sejam realizados durante cerca de um ano e meio, entre 15 de fevereiro de 2027 e 6 de setembro de 2028. O escopo do contrato abrange serviços de: higienização e limpeza; higienização e sanitização semanal (inclui desinfecção); limpeza e conservação de áreas externas de convivência; e manutenção e reparos de instalações sanitárias e similares. As áreas descritas nesta especificação são usadas em média por 45 pessoas por plataforma.

A empresa informou que as plataformas não estão habitadas e somente profissionais que necessitam realizar serviços a bordo das plataformas têm acesso às unidades. Segundo o edital, a limpeza e higienização das plataformas não ocorrerá em todas as plataformas ao mesmo tempo. Será elaborado um cronograma de limpeza e higienização das plataformas com a fiscalização da Petrobras, com a indicação de qual plataforma serão realizados os serviços (atendimento alternado) durante o prazo de execução contratual.

Há cerca de três anos, o Porto do Açú venceu a concorrência da Petrobras para o acostamento e serviços para três plataformas que foram descomissionadas. As plataformas P-33 e P-26 estão acostadas no Porto do Açú (RJ) — a P-32 está em processo de desmantelamento no Estaleiro Rio Grande (RS). Em outubro de 2025, o Porto do Açú firmou parceria com a empresa norueguesa IKM, especializada em limpeza de tanques. A diretoria do porto estuda a viabilidade de oferecer outros serviços no complexo, incluindo corte de chapas de aço.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/06/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

Este conteúdo também está disponível na www.mercosshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 02/06/2026