

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 093/2026
Data: 05/06/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
“O PORTO SOZINHO NÃO É SUFICIENTE PARA INOVAR. PRECISA SE CONECTAR”, DIZ O PROFESSOR CLAUDIO FERRARI	4
PORTO DE ITAÍ TEM CRESCIMENTO DE 40% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	5
O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA COMO ESTRATÉGIA DE ESTADO	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
FECHAMENTO DE MINAS DA BRASKEM EM MACEIÓ SÓ DEVE TERMINAR EM 2040, DIZ ANM	8
DA FRITURA AO AVIÃO: PETROBRAS INVESTE R\$ 23 MI EM ÓLEO DE COZINHA PARA SAF	11
BRASBIO INICIA NO 2º SEMESTRE PRODUÇÃO DA 1ª USINA DE ETANOL DE MILHO NO PIAUÍ	12
DECISÃO DOS EUA DE CONSIDERAR PCC E CV COMO FACÇÕES TERRORISTAS ENTRA EM VIGOR	14
MINÉRIO DE COBRE SUPERA AÇÚCAR, MAS BALANÇA COMERCIAL DE AL FECHA NO VERMELHO	15
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	16
ENTRE O VOO E O ACOLHIMENTO: COMO AS SALAS MULTISSENSORIAIS ESTÃO TRANSFORMANDO A EXPERIÊNCIA DE	16
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	18
BRASIL BATE RECORDE NA EMISSÃO DE CNHs NOS CINCO PRIMEIROS MESES DE 2026	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – O PREÇO DO ISOLAMENTO	19
NACIONAL - HUB – CURTAS - TOMÉ FRANCA CONVOCA REUNIÃO COM ANAC E ANTAQ DURANTE FERIADO DE CORPUS CHRISTI	20
<i>Venda na Argentina</i>	20
<i>No táxi</i>	20
TRANSPORTES - MINISTÉRIO DESTINA R\$ 50 MILHÕES À ANTT APÓS CORTE ORÇAMENTÁRIO	20
PORTOS - PORTO PIAUÍ CONHECE TRABALHO DE PRESERVAÇÃO DAS TARTARUGAS MARINHA	21
PETRÓLEO E GÁS - PRODUÇÃO NA BACIA DE CAMPOS CRESCE, MAS PERMANECE BAIXA	22
PETRÓLEO E GÁS - DESMONTAGEM DA PLATAFORMA P-32 É CONCLUÍDA	23
NOVAS TARIFAS DE TRUMP PODEM SER ILEGAIS, DIZ NOBEL DE ECONOMIA	23
BRASIL EXPORT - NORDESTE DISCUTE AMBIENTE DE NEGÓCIOS E ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS	24
ENERGIA - ANEEL DECIDE NA TERÇA-FEIRA FUTURO DE NOVA ETAPA DO LEILÃO DE RESERVA	25
PORTOS - MINISTRO TOMÉ FRANCA DEIXA CONSELHO DA PORTOSRIO	27
AEROPORTOS - SALAS MULTISSENSORIAIS TRANSFORMAM A EXPERIÊNCIA DE NEURODIVERGENTES	27
REGIÃO NORTE - CODEC APRESENTA ZPE DE BARCARENA E PROJETOS LOGÍSTICOS DURANTE FEIRA	29
PORTUGAL - VOO ORIUNDO DE BRASÍLIA FECHOU AEROPORTO DE LISBOA POR UMA HORA	30
REGIÃO SUDESTE - TRECHO FINAL DO RODOANEL NORTE CHEGA A 68% DAS OBRAS CONCLUÍDAS	31
FERROVIAS - ATRASOS EM CONCESSÕES FERROVIÁRIAS FAZEM GOVERNO ADIAR LEILÕES PARA 2027	32
RODOVIAS - PELA 1ª VEZ, GARRAFAS PET VIRAM ASFALTO EM RODOVIA FEDERAL	33
RODOVIAS - RECEITA FEDERAL FAZ EXPEDIÇÃO TÉCNICA NO CORREDOR BIOCEÂNICO	34
OPINIÃO – ARTIGOS - UMA VERDADE INCONVENIENTE NOS PORTOS BRASILEIROS	35
OPINIÃO – ARTIGOS - O CLIENTE NO CENTRO DA OPERAÇÃO: POR QUE PREVISIBILIDADE VIROU DIFERENCIAL NA LOGÍSTICA	37
OPINIÃO – ARTIGOS - “MOMENTO (E OPORTUNIDADE) DE SE REPENSAR O LICENCIAMENTO AMBIENTAL”	38
JORNAL O GLOBO – RJ	42
GOVERNO AINDA AVALIA CONVENIÊNCIA DE ENCONTRO ENTRE LULA E TRUMP NO G7	42
GUERRA NO ORIENTE MÉDIO LEVA PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS A REFORÇAR ESTOQUES E BUSCAR ALTERNATIVAS AO PETRÓLEO	43
EMBRAER ALCANÇA 500 ENCOMENDAS DE JATOS E2, AERONAVES DE NOVA GERAÇÃO	44
ENTREVISTA: PAÍS VAI AUMENTAR COOPERAÇÃO COM EUA NO COMBATE AO CRIME, DIZ SECRETÁRIO DA RECEITA	45
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	48
EMPRESAS APOSTAM EM EXECUTIVOS APOSENTADOS PARA PREPARAR LÍDERES DAS GERAÇÕES MILLENNIAL E Z	48
COPASA DOBROU EM VALOR DE MERCADO NO CURSO DA PRIVATIZAÇÃO, PARA R\$ 23 BI	49
PLANO DE RECUPERAÇÃO EXTRAJUDICIAL DA RAÍZEN TEM MAIORIA E SERÁ PROTOCOLADO ATÉ SEGUNDA-FEIRA	51
VALOR ECONÔMICO (SP)	52
MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,91% NA BOLSA DE DALIAN	52



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 093/2026
Página 3 de 62
Data: 05/06/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

VALORAÇÃO DE RESÍDUOS URBANOS TRANSFORMA LIXO EM HUB DE OPORTUNIDADES PARA PEQUENAS E MÉDIAS CIDADES DO BRASIL	52
EUA OFICIALIZAM CLASSIFICAÇÃO DO PCC E CV COMO TERRORISTAS	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	55
TRANSPETRO ASSUME OFICIALMENTE ATIVIDADES DA PBLOG.....	55
COMITÊ DAS AGÊNCIAS REGULADORAS TEM EFEITOS DE BLOQUEIO ORÇAMENTÁRIO	56
AMPLIAÇÃO EM ÁREA DE SUBSIDIÁRIA DO BTG EM PARANAGUÁ É ENQUADRADA NO REIDI.....	58
FROTA DE APOIO FECHA ABRIL COM 475 EMBARCAÇÕES EM AJB	58
PROBLEMA DA CONSTRUÇÃO NAVAL NÃO É INCAPACIDADE DOS ESTALEIROS, AFIRMA SINAVAL	60
OCEAN INSTALLER CONQUISTA SEU PRIMEIRO CONTRATO NO BRASIL EM UM PROJETO DA EQUINOR	61
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.COM E NO LINKEDIN.COM	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

“O PORTO SOZINHO NÃO É SUFICIENTE PARA INOVAR. PRECISA SE CONECTAR”, DIZ O PROFESSOR CLAUDIO FERRARI

Ele é coordenador do Doutorado em Logística e Transportes da Universidade de Gênova

Por Ted Sartori 5 de junho de 2026



Especialista em Economia Aplicada e coordenador do Doutorado em Logística e Transportes da Universidade de Gênova, na Itália, o professor italiano Claudio Ferrari esteve no 2º Seminário Nacional de Pesquisa Aplicada ao Setor Portuário (Senaport), no mês passado, em Santos (Alexsander Ferraz/AT)

Especialista em Economia Aplicada e coordenador do Doutorado em Logística e Transportes da Universidade de Gênova, na Itália, o professor italiano Claudio Ferrari esteve no 2º Seminário Nacional de Pesquisa Aplicada ao Setor

Portuário (Senaport), no mês passado, em Santos. O evento foi realizado na sede da Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), com o apoio da Autoridade Portuária de Santos (APS).

Assim como Santos em relação ao Brasil, a cidade da Velha Bota também possui um dos mais importantes complexos portuários do país e do Mediterrâneo. Além disso, Santos e Gênova são cidades-irmãs oficialmente desde março de 2024.

A Tribuna conversou com Claudio Ferrari antes da palestra “Os portos marítimos como sistemas de inovação para impulsionar as transições digital e verde”, responsável por abrir o evento.

Gênova tem o maior porto da Itália em termos de extensão, movimentação geral e importância histórica, embora o de Trieste lidera em movimentação de carga total (tonelagem). Santos tem o maior porto do Brasil e do Hemisfério Sul. Quais as semelhanças entre os dois portos, além do tamanho de cada um?

A principal semelhança é o processo de mudança digital pelo qual estamos passando. E não apenas ele, mas obviamente todos os portos do mundo. E, em seguida, o papel que esses portos desempenham na formação e definição da economia regional dos locais onde estão localizados.

Aproveitando esta semelhança mencionada, o que Gênova tem a ensinar a Santos envolvendo transição digital e verde e vice-versa?

Talvez seja mais o contrário, dado o tamanho dos dois portos (risos). Mas o que eles podem aprender um com o outro vem, eu diria, da troca de experiências. Porque cada um está certamente vivenciando essas transformações, digamos, com as ferramentas à sua disposição, portanto, também com as instituições, operadores, centros de pesquisa e universidades. Assim, cada um está, de alguma forma, vivenciando essas transformações ao reunir o ecossistema em que cada um vive. Talvez da troca dessas informações possam surgir tanto as melhores e mais bem-sucedidas experiências quanto a possibilidade de crescimento conjunto. “O porto sozinho não é suficiente para inovar: ele precisa se conectar de alguma forma com outros portos. É precisamente por meio dessa rede de contatos que crescemos juntos.”

No que o ambiente acadêmico, a universidade, tem ajudado Gênova nesse tema?

Nesse sentido, com recursos do Plano Nacional de Recuperação e Resiliência (PRR) da União Europeia e essencialmente de fundos europeus, Gênova liderou, em particular a Universidade de

Gênova, um projeto dedicado à criação de um ecossistema de inovação que, partindo da Universidade, do CNR (Conselho Nacional de Pesquisa) e do IIT (Istituto Italiano de Tecnologia), principal detentor de patentes na Itália. Foi criada uma série de projetos dedicados à inteligência artificial e à robótica em quatro áreas, incluindo a portuária.

No que o fato da transição digital e verde acontecer nos portos pode favorecer esse processo envolvendo este mesmo tema em outros setores econômicos?

“Absolutamente sim. Basta pensar na produção de energia de fontes renováveis. Se há um problema de instabilidade ou de demanda muito variável, o porto pode fornecer energia para a cidade que está no entorno. É um exemplo banal, mas mostra como o porto não vive sozinho e a relação com a cidade e com o ambiente em volta é fundamental.”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/06/2026

PORTO DE ITAJAÍ TEM CRESCIMENTO DE 40% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Apenas em abril, foram movimentadas 430,3 mil toneladas em Itajaí

Por A Tribuna.com.br 5 de junho de 2026



Apenas em abril, foram movimentadas 430,3 mil toneladas em Itajaí (Divulgação)

O Porto de Itajaí (SC) registrou elevação de 40% na movimentação de cargas no primeiro quadrimestre deste ano em comparação ao mesmo período de 2025. De janeiro a abril, o porto catarinense movimentou 1,67 milhão de toneladas. Só em abril, o volume em Itajaí foi de 430,3 mil toneladas, 57% a mais que no mesmo mês do ano

passado.

Para ampliar a capacidade operacional do complexo e permitir a atracação de navios maiores, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) preparam o leilão do canal de acesso aquaviário ao Porto de Itajaí.

Com investimentos estimados em R\$ 311 milhões, a concessão prevê a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura do canal pelos próximos 25 anos. A expectativa é que o certame ocorra no segundo semestre.

No mês passado, o Tribunal de Contas das União (TCU) não viu irregularidades que impedissem o prosseguimento do leilão, mas condicionou a publicação do edital ao cumprimento de uma série de ajustes técnicos, econômicos e contratuais.

O secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, ressalta que o projeto consolida o novo modelo de gestão da infraestrutura aquaviária no Brasil, iniciado com a concessão do canal de Paranaguá.

O contrato contemplará dragagens periódicas, manutenção contínua, sinalização náutica e gestão integrada do tráfego aquaviário. Ao final do contrato, a expectativa é de que o canal tenha capacidade para atender uma movimentação anual de até 3,43 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

O porto catarinense chegou a ficar parado por cerca de um ano e meio. Teve as operações retomadas em 2023, foi administrado pela Autoridade Portuária de Santos (APS) de forma temporária em 2025 e este ano passou a ser gerido pela Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/06/2026

O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA COMO ESTRATÉGIA DE ESTADO

O Brasil precisa integrar sua geografia ao planejamento logístico estratégico para viabilizar o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade

Por Frederico Dias, Otto Burlier e Karoline Lemos 5 de junho de 2026



(Sílvia Luiz/Arquivo AT)

A trajetória econômica brasileira nos últimos 45 anos revela um descompasso estrutural. Enquanto o Produto Interno Bruto (PIB) per capita global cresceu 675%, o dos países avançados subiu 621% e o das nações emergentes avançou 1.128%, o indicador brasileiro registrou expansão de 428%. Esse cenário indica uma estagnação na produtividade sistêmica do País, cuja reversão depende da melhoria do ambiente de negócios e, diretamente, da redução dos custos logísticos

mediante investimentos em infraestrutura.

Seja por critérios geográficos, econômicos ou ambientais, impõe-se a necessidade de ampliar o transporte pelos rios e pelo mar, que representa menos de 15% da nossa matriz de movimentação de cargas. Nossa pauta exportadora, ancorada em commodities agrícolas e minerais, exige ganho de escala em trajetos de longa distância, que frequentemente superam a marca de mil quilômetros. Considerando a extensão da costa brasileira (8 mil quilômetros) e a configuração da rede hidrográfica nacional (42 mil quilômetros), fica evidente a vocação territorial para o transporte aquaviário.

Esse modal apresenta menores custos de implantação, maior eficiência operacional e menor impacto ambiental. Sob a ótica orçamentária, a infraestrutura básica da navegação é um ativo disponível na geografia do país, uma vez que o Brasil dispõe de rios naturalmente navegáveis. Enquanto a duplicação de 100 quilômetros de uma rodovia como a BR-364 demanda aportes superiores a R\$ 2 bilhões, os investimentos estimados para balizar e viabilizar 600 quilômetros da Hidrovia do Rio Paraguai são de R\$ 43 milhões.

Em termos de eficiência energética, para movimentar mil toneladas-quilômetro úteis (TKU) de granel mineral, um caminhão consome 25 litros de diesel e emite 59,2 kg de CO₂, ao passo que um comboio hidroviário consome 0,9 litro e emite 2,7 kg de CO₂. O modal rodoviário consome 28 vezes mais combustível e emite de três a cinco vezes mais carbono por tonelada movimentada.

Além do fator econômico, na Região Norte, a regularidade e a disponibilidade do transporte fluvial determinam o nível de conectividade regional e o acesso das populações locais a serviços básicos de saúde e educação. Todo esse contexto posiciona o transporte aquaviário como eixo central para o desenvolvimento do Brasil, quando estruturado sob uma visão de longo prazo.

Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) indicam que, nos últimos 15 anos, a navegação interior (média de 7,8% ao ano) e a cabotagem (3,5% ao ano) apresentaram crescimento superior ao PIB. Contudo, o país utiliza apenas 20,4 mil quilômetros de vias economicamente navegadas, o que representa 48,9% dos 42 mil quilômetros potencialmente utilizáveis. Expandir essa malha requer novos investimentos públicos e privados integrados, abrangendo obras de dragagem, sinalização de canais, eclusas para superação de desníveis, expansão de terminais portuários e intervenções nos acessos terrestres e aquaviários dos portos, além de decisões governamentais transversais.

O setor aquaviário é estruturalmente não linear e complexo, afetado por fragmentação administrativa e agendas setoriais concorrentes. A formulação de políticas públicas cabe ao Ministério de Portos e

Aeroportos, enquanto a regulação é exercida pela Antaq. No entanto, a execução de intervenções estruturais, como dragagens e acessos terrestres, compete ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) ou à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), vinculados ao Ministério dos Transportes.

Paralelamente, cabe à Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) e ao Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) harmonizar os conflitos no uso da água entre navegação e geração de energia em períodos de estiagem. A formação dos profissionais aquaviários cabe à Marinha, que também estabelece as regras de segurança.

Os diagnósticos da Antaq revelam que o licenciamento ambiental, a cargo do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), e a regularização fundiária, sob responsabilidade da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), constituem os principais gargalos. Esses desafios ultrapassam a competência de um único ministério setorial e só podem ser resolvidos com orientação centralizada.

Tomemos o exemplo da descarbonização. O Plano Clima preconiza maior equilíbrio da matriz de transportes para reduzir as emissões. Se a questão não for tratada de forma coordenada, corre-se o risco de se estabelecerem metas isoladas por setor, com prejuízo ao modal aquaviário, dados os elevados custos de adaptação e renovação das frotas de navios. Em uma visão sistêmica, pode ser estratégico que as emissões dos transportes aquaviário e ferroviário aumentem, com redução no rodoviário, para que o resultado agregado seja positivo. Não é inteligente que o modal mais sustentável arque isoladamente com os custos da transição energética.

Conforme o Referencial de Governança do Tribunal de Contas da União (TCU), os órgãos que exercem funções de Centro de Governo — como a Casa Civil da Presidência da República e o Ministério do Planejamento e Orçamento — têm a atribuição de coordenar a política superior, gerenciar o planejamento estratégico de longo prazo, monitorar o desempenho das entregas e harmonizar diretrizes setoriais. Elevar a pauta aquaviária a esse nível estratégico é condição para conferir alcance intersetorial e multifederativo ao tema.

Sob a coordenação do Centro de Governo, adota-se a abordagem de “governo único” (whole-of-government approach) para mitigar o viés de curto prazo e garantir a execução de metas de longo alcance, unificando as ações de múltiplos ministérios e entes federativos. A criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação foi um passo fundamental para essa articulação. A instituição do Comitê de Governança do Planejamento Integrado de Transportes e a proposta de uma Comissão Nacional das Autoridades de Transporte Hidroviário elevam o grau de coordenação. Mas essas iniciativas exigem continuidade institucional.

A infraestrutura demanda uma estratégia de compromisso prévio estável, imune a ciclos políticos. A coordenação centralizada dessa matéria no Centro de Governo é o mecanismo necessário para reduzir o Custo Brasil, aumentar a competitividade das exportações e diminuir o impacto do frete no preço final dos alimentos. O Brasil precisa integrar sua geografia ao planejamento logístico estratégico para viabilizar o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade.

Frederico Dias é diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Otto Burlier é secretário Nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos. Karoline Lemos é chefe de gabinete da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/06/2026

FECHAMENTO DE MINAS DA BRASKEM EM MACEIÓ SÓ DEVE TERMINAR EM 2040, DIZ ANM

Fechamento das minas ainda exigirá monitoramento prolongado; minuta do Plano Diretor de Maceió propõe parque e agrofloresta para a área afetada

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



Área de 275 hectares está desocupada em Maceió após ter sido afetada por afundamento de solo ocasionado pela extração de sal-gema. Foto: Itawi Albuquerque / Secom Maceió

Já se passaram oito anos desde que moradores do bairro do Pinheiro sentiram um tremor de terra, em março de 2018, que deu início ao processo que resultou na desocupação de cinco bairros em Maceió, afetando mais de 60 mil pessoas. A Agência Nacional de Mineração (ANM) divulgou esta semana que o processo total para fechamento das minas onde antes era extraído sal-gema pela Braskem só deve ser finalizado

em 2040.

O sal-gema, utilizado na fabricação de PVC, detergentes e produtos farmacêuticos, era explorado pela empresa desde a década de 1970 em cavidades localizadas entre 800 e 1.200 metros de profundidade.

“Maceió não afundou na sua totalidade”, resume o gerente regional da ANM em Alagoas, Fernando Bispo, um dos primeiros técnicos informados quando os tremores começaram.

Desde os tremores e o início das rachaduras em imóveis nos bairros do Mutange, Pinheiro, Bebedouro, Bom Parto e Farol, ficou constatado que o solo do local apresentava subsidências que impediam a manutenção da população e comércio na região.

Com isso, a extração na área foi interrompida em 2019 após a Agência emitir um auto de interdição de atividade minerária contra a Braskem. Em 2019, estudos do Serviço Geológico do Brasil confirmaram a relação entre a extração de sal-gema e a instabilidade do solo. A mineração foi encerrada, mas começou uma etapa longa e complexa: o fechamento da mina.

Para que a área que já foi demolida e está desabitada – cerca de 250 hectares, possa ser recuperada e tenha uma definição de usos futuros, é necessário um Plano de Fechamento de Mina (PFM). O documento define como ocorrerá o encerramento das operações, a mitigação dos impactos e o uso futuro da área.

A exigência de um PFM ganhou maior rigor nos últimos anos, sobretudo após a Resolução nº 68/2021, que consolidou regras para o encerramento das operações minerárias e o acompanhamento das medidas socioambientais e a criação da Agência foi fundamental para dar previsibilidade ao setor, com fiscalização contínua sobre mitigação de impactos, recuperação das áreas e definição de usos futuros dos territórios minerados.

No caso de Maceió, o Plano de Fechamento de Mina da Braskem passou a ser acompanhado continuamente pela ANM, que criou um grupo de trabalho específico para fiscalizar o processo. O objetivo é estabilizar as cavidades subterrâneas e reduzir riscos de novos colapsos ou movimentações do solo.

Segundo dados divulgados pela ANM, o cronograma até o processo ser concluído em 2040 inclui o fechamento das frentes de lavra fora da camada de sal e o preenchimento das cavidades que ficam na camada de sal.

FISCALIZAÇÃO DO PLANO DE FECHAMENTO DE MINA DA BRASKEM

Grupo de Trabalho Sal-Gema



35
FRENTES DE LAVRA

A mineração de sal-gema em Maceió é formada por 35 frentes de lavra, cavidades subterrâneas a mais de 800 metros de profundidade.



FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO CONSTANTE

A ANM acompanha de forma contínua os dados enviados pela empresa e realiza vistorias periódicas. Sensores, equipamentos e tecnologia em tempo real visam à segurança da população.



O QUE É SUBSIDÊNCIA?

É o rebaixamento gradual do terreno causado por movimentações subterrâneas, como o colapso de cavidades formadas pela extração de sal-gema.

FECHAMENTO DAS FRENTES DE LAVRA



FORA DA CAMADA DO SAL 2027

As cavidades fora da camada do sal estão sendo preenchidas com areia e devem ser concluídas até 2027.



NA CAMADA DO SAL 2040

O preenchimento das cavidades na camada do sal será realizado na sequência, com previsão de conclusão até 2040.



ATÉ 2040

Todo o processo de fechamento das minas é acompanhado de perto pela ANM, com o objetivo de estabilizar a região e reduzir riscos de novos colapsos e tremores.



Agência Nacional de Mineração

Plano de fechamento de minas da Braskem em Maceió. Arte: ANM

A mineração em Maceió é formada por 35 frentes de lavra e, desde 2018, o principal trabalho tem sido o preenchimento gradual dessas cavidades com areia, processo conhecido como backfilling.

“Algumas cavidades ficam dentro da camada do sal e outras ficam fora. As que ficam fora estão sendo preenchidas com areia e devem terminar em 2027. Depois, começa o preenchimento das cavidades que estão na camada do sal”, explica Fábio Perlatti, responsável pela Gerência de Sustentabilidade e Fechamento de Mina da ANM.



Segundo ele, a profundidade das estruturas torna o monitoramento altamente especializado.

“O desafio é que você não acessa a mina. As cavidades ficam entre 800 e 1.200 metros de profundidade. A situação das cavidades é acompanhada por sonares e diversos equipamentos. Acredito que essa seja uma das áreas mais vistoriadas em relação à sismologia no Brasil”, afirma.

Técnicos da ANM realizam fiscalizações periódicas em Maceió por conta de processo de preenchimento de minas que foram usadas para extração de sal-gema pela Braskem. Foto: ANM

Área desocupada em Maceió é monitorada por tecnologia de ponta

Apesar de a área estar estável e sem apresentar novos episódios de subsidência, já que o último ocorreu em 2023 com o dolinamento da mina 18, a Agência Nacional de Mineração informou que Maceió concentra um dos sistemas de monitoramento geotécnico mais sofisticados da mineração no país. Sensores sísmicos, piezômetros (medidores de pressão), rede DGPS (sistema de aprimoramento GPS), interferometria via satélite e modelos geomecânicos acompanham movimentações milimétricas praticamente em tempo real.

A fiscalização ocorre de forma remota e presencial. Técnicos da ANM acompanham os dados enviados pela empresa e realizam vistorias periódicas na capital alagoana. As reuniões técnicas avaliam dados sísmicos, comportamento das cavidades, medições de vibração e os protocolos adotados para evitar novos eventos geológicos.

“Em 2019, as visitas aconteciam trimestralmente. Com a redução das subsidências, entendemos que o acompanhamento presencial poderia ser ajustado. Hoje, as equipes vêm duas vezes por ano”, explica Perlatti.



Técnicos da ANM realizam fiscalizações de forma remota e presencial e acompanham dados enviados pela empresa e realizam vistorias periódicas na capital alagoana. Foto: ANM

Futuro da área depende de estabilidade do solo

A estabilidade do solo com todas as ações realizadas é quem vai definir o que será possível ser feito na região. Durante as reuniões técnicas, o chefe da Divisão de Fechamento de Mina e Uso Futuro, Fernando Kutchenski, reforçou a importância do planejamento da destinação da área.

“Nesse caso específico, a Braskem precisa primeiro estabilizar a área para então indicar quais usos serão possíveis. Pode ser um parque, pode haver restrições de ocupação, pode existir outra destinação. Quando esses estudos estiverem consolidados, a

empresa apresenta as possibilidades e a ANM analisa”, pondera Kutchenski.

Pela regulamentação vigente, a renúncia ao título minerário só pode ser homologada após a aprovação, pela ANM, do relatório final de execução do Plano de Fechamento de Mina, o que mantém o empreendimento sob fiscalização até a comprovação de que todas as medidas previstas foram efetivamente cumpridas. Na prática, o fechamento de uma mina deixa de ser um ato pontual e passa a representar um processo permanente de monitoramento técnico, ambiental e social.



Área da mina 18, que colapsou no final de 2023, seguem sendo monitorada pelas equipes da Defesa Civil municipal, ANM e outros órgãos de fiscalização. Foto: Jonathan Lins/ Secom Maceió

Plano Diretor propõe parque e agrofloresta em área desocupada

O Instituto de Pesquisa, Planejamento, Licenciamento Urbano e Ambiental de Maceió (Iplan) liderou os debates que resultaram na elaboração da minuta do Plano Diretor municipal.

O documento foi encaminhado à Câmara de Vereadores e propõe uma revisão ao documento vigente e traz proposta de Zona de Monitoramento e Reparação (ZMR) para a área degradada pela mineração, abrangendo Mutange e partes de Bebedouro, Bom Parto, Farol e Pinheiro. Ele sugere a proibição de qualquer exploração econômica, residencial ou comercial, mas também traz propostas para a área quando ela for considerada estabilizada.

No artigo 93 consta a proposta de criação de um parque público de uso coletivo na área, com “projeto de requalificação ecológica que contemple a recuperação da vegetação nativa, a restauração dos sistemas ambientais degradados e a valorização da paisagem natural, asseguradas a acessibilidade universal e a fruição pública irrestrita”.

Há também a proposta para definir soluções que possibilitem a criação de uma agrofloresta que tenha como função a recuperação ambiental produção de alimentos, lazer público e valorização da paisagem natural da Laguna Mundaú. O texto frisa que a proposta está condicionada à “condicionada à prévia comprovação da estabilização do solo e elaboração de plano de manejo específico”.

Há ainda propostas para implantação de espaço cultural destinado ao patrimônio imaterial, de ações culturais para preservação e resgate da memória do lugar e reativação da linha férrea que circulava pelos bairros que hoje estão desocupados.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 05/06/2026

DA FRITURA AO AVIÃO: PETROBRAS INVESTE R\$ 23 MI EM ÓLEO DE COZINHA PARA SAF

O óleo de cozinha usado será empregado na fabricação do SAF, combustível utilizado por aviões que poderá ter até 5% de renováveis

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Tanques de biocombustíveis na refinaria de Candeias, na Bahia, vai receber óleo vegetal usado para fazer o combustível de aviação sustentável, o SAF. Foto: Petrobras/Divulgação

Óleos e gorduras residuais serão usados pela Petrobras para fabricar SAF, o combustível renovável de aviação, que vai substituir, no futuro, o querosene de aviação, que é fóssil. A fabricação do produto sustentável a partir deste tipo de matéria-prima pode ocorrer em quatro refinarias da companhia, sendo uma na Bahia; e três em São Paulo. A petrolífera lançou um edital que prevê um

investimento de até R\$ 23 milhões em projetos sociais voltados à coleta e comercialização de óleos e gorduras residuais (OGR), como por exemplo o usado na cozinha.

“Aproveitamos óleo de cozinha usado para gerar produtos coprocessados. Esse edital destina até R\$ 23 milhões para cooperativas de catadores realizarem a coleta do óleo de cozinha usado, que pode ser utilizado como matéria prima para a produção de combustíveis com conteúdo renovável, como o SAF, combustível de aviação com até 5% de renováveis”, explica a presidente da Petrobras, Magda Chambriard.

Além de estimular a economia circular, a coleta do óleo de cozinha usado traz benefícios ambientais do reaproveitamento do resíduo, evitando problemas como entupimento de redes de esgoto e contaminação de rios, lagoas, aquíferos e oceanos.

Recolhimento de óleo por cooperativas

A iniciativa vai selecionar quatro projetos, sendo três em São Paulo e um na Bahia. As propostas serão escolhidas por meio de seleção pública em municípios próximos às refinarias da Petrobras e unidades da Petrobras Biocombustíveis. Os projetos selecionados devem contribuir para estruturar associações, cooperativas e outros coletivos de catadores de materiais recicláveis, incluindo capacitações para as pessoas que formam estas entidades. O resultado da seleção pública está previsto para ser divulgado até o final deste ano.

Os recursos podem ser utilizados para melhorias na logística, infraestrutura de galpões, implantação de pontos de coleta, aquisição de equipamentos de proteção individual (EPIs) e equipamentos para filtragem e armazenamento temporário do óleo coletado.

Na Bahia, será selecionado um projeto com investimento de até R\$ 5 milhões e que atue em pelo menos um dos seguintes municípios: Candeias, Camaçari, Eunápolis, Feira de Santana, Inhambupe, Ipirá, Lauro de Freitas, Madre de Deus, Mata de São João, Pintadas ou Salvador.

Em São Paulo, serão escolhidos três projetos, com investimento de até R\$ 6 milhões em cada um. O primeiro deve estar na área de Cosmópolis e Paulínia, município onde está a REPLAN, podendo

incluir Campinas; o segundo em Cubatão, onde fica a refinaria da RPBC que inclui o município de Santos, e opcionalmente o Guarujá. O terceiro projeto a ser aprovado deve atuar na área da Revap, localizada em São José dos Campos, podendo alcançar também Jacareí e Caçapava.

As inscrições das propostas poderão ocorrer até o dia 3 de julho de 2026 por entidades privadas sem fins lucrativos com experiência na coleta de resíduos. As inscrições podem ser feitas na página da Seleção Pública 2026 no site da Petrobras: <https://petrobras.com.br/sustentabilidade/selecoes-publicas>.

Os projetos deverão ter duração obrigatória de 36 meses e incluir ações de qualificação e fortalecimento das associações e cooperativas de catadores. No processo de seleção, há uma pontuação adicional para propostas que abordarem temas como primeira infância, inovação e direitos humanos.

O edital lançado faz parte do programa Petrobras Socioambiental, que apoia iniciativas de desenvolvimento econômico sustentável. Atualmente, a empresa mantém 38 projetos voltados a catadores de materiais recicláveis em diversos estados brasileiros.

**Com informações da Petrobras*

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 05/06/2026

BRASBIO INICIA NO 2º SEMESTRE PRODUÇÃO DA 1ª USINA DE ETANOL DE MILHO NO PIAUÍ

Instalada em Uruçuí, usina de R\$ 1,18 bilhão impulsionará nova fase da agroindustrialização no cerrado piauiense com produção de etanol de milho

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Planta da BrasBio em construção em Uruçuí, no Sudoeste piauiense, será capaz de abastecer todo o estado com etanol de milho. Sorgo também será utilizado para fabricação do combustível.

Foto: BrasBio/Divulgação - Por Robert Pedrosa e Dulce Luz, do site Piauí Negócios

Com investimento de R\$ 1,18 bilhão, a usina da Brasil Bioenergia (BrasBio), em

Uruçuí, no sudoeste do Piauí, deve iniciar operações no segundo semestre deste ano e se tornará a primeira indústria de etanol de milho e sorgo do estado. O empreendimento consolida uma nova etapa de industrialização da produção agrícola piauiense e demonstra o avanço do estado na cadeia de energia renovável.

Na primeira fase de operação, a unidade terá capacidade para processar 1,5 mil toneladas de milho por dia, produzindo aproximadamente 637 mil litros diários de etanol hidratado e anidro. “Esta única planta da BrasBio aqui no Piauí é capaz de abastecer todo o estado com etanol de milho”, afirmou o diretor industrial da BrasBio, Neilton Barbosa, durante visita às obras da unidade.

Além do combustível, a usina também produzirá subprodutos estratégicos para o setor pecuário, como DDGS e WDG, ingredientes amplamente utilizados na nutrição animal, além de óleo de milho. A expectativa é que a operação fortaleça cadeias ligadas à proteína animal e estimule novos investimentos agroindustriais no estado.

Armazéns com capacidade para 400 mil toneladas de milho

A estrutura em implantação impressiona pelos números. Os dois primeiros armazéns graneleiros possuem capacidade individual para 200 mil toneladas de grãos. Segundo Neilton, o planejamento foi feito para garantir armazenamento de até nove meses de operação na primeira fase. “Nós estamos falando de armazéns com cerca de 200 metros de comprimento por 70 metros de largura, com um sistema completo de ventilação e controle de temperatura para preservar a qualidade dos grãos”, explicou o executivo.

A empresa já projeta expansão. A segunda fase prevê mais 1,5 mil toneladas de moagem diária e a terceira fase, outras 1,5 mil toneladas, podendo levar a capacidade total para até 5 mil toneladas de milho processadas por dia. Com isso, o complexo poderá atingir uma escala comparável às grandes usinas de etanol de milho do Centro-Oeste brasileiro, região que lidera o crescimento desse mercado no país.

Segundo dados da União Nacional do Etanol de Milho (Unem), o Brasil vive uma forte expansão desse segmento impulsionada principalmente pelo aumento da produção de milho e pela busca por combustíveis renováveis. Mato Grosso lidera atualmente o setor, mas novos polos começam a surgir no Matopiba, fronteira agrícola que reúne áreas do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.



Usina também produzirá subprodutos estratégicos para o setor pecuário, como DDGS e WDG, ingredientes amplamente utilizados na nutrição animal. Foto: BrasBio/Divulgação

Interiorização da agroindústria no Piauí

A instalação da BrasBio em Uruçuí acompanha exatamente esse movimento de interiorização da agroindústria. O projeto também é resultado de uma articulação conduzida pelo Governo do Estado, por meio da Investe Piauí, que atuou na atração dos investidores e na conexão da empresa ao potencial produtivo do sul do estado. “O mesmo combustível que abastece o carro dos piauienses vai sair também da planta da BrasBio em Uruçuí”, destacou o presidente da Investe Piauí, Victor Hugo Almeida.

Além da Investe Piauí, diferentes órgãos estaduais participaram da viabilização do empreendimento. A Secretaria de Fazenda concedeu incentivos fiscais de ICMS, o Banco do Nordeste

financiou R\$ 531 milhões do projeto, enquanto outros órgãos e instituições do Governo do Estado e do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) atuaram em processos de licenciamento, aprovação técnica e qualificação de mão de obra.

Geração de empregos com etanol de milho

Segundo Julia Faccin Rubin, técnica em produção e processos industriais da BrasBio, a empresa já começa a ampliar a contratação de profissionais para diferentes áreas da operação. “Estamos prestes a entrar em operação e existe uma demanda muito grande por profissionais das áreas de engenharia, logística, tratamento de água, técnicos industriais, além de vagas administrativas e operacionais”, afirmou. Na fase de construção, foram gerados cerca de 2 mil empregos e, para a operação, a expectativa é de 180 vagas.

Ela avalia que o avanço da agroindústria deve acelerar o desenvolvimento econômico regional. “O Piauí é um estado que está em transformação. A gente enxerga muitas oportunidades surgindo e um crescimento muito forte nos próximos anos”, disse.

A chegada da BrasBio ocorre em um momento de expansão do agronegócio piauiense, especialmente na região do Matopiba, considerada uma das últimas grandes fronteiras agrícolas do mundo. O

avanço da industrialização da produção de milho no estado também reduz a dependência do envio da commodity in natura para outros estados e amplia a geração de valor dentro do próprio Piauí.

A BrasBio tem a participação do Grupo Progresso, que atua desde 2021 na produção de grãos e possui 95 mil hectares cultivados no sul do Piauí e em Minas Gerais. O grupo detém 25% da usina. Os demais sócios são o fundo Green Lake Fi Participações, a H4 Holding e a Ideal Agro.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 05/06/2026

DECISÃO DOS EUA DE CONSIDERAR PCC E CV COMO FACÇÕES TERRORISTAS ENTRA EM VIGOR

Quatro dias após anunciar a classificação das facções do país como terroristas, o Escritório do Representante de Comércio dos EUA publicou recomendação para a Casa Branca taxar importações do Brasil em 25%

Da Agência Brasil



Governo Trump tem designado cartéis mexicanos e organizações criminosas de países como Venezuela, Equador e Colômbia como facções terroristas. Foto: WhiteHouse/Reprodução

(EUA), de classificar facções criminosas do Brasil como organizações terroristas, o que pode ter consequências econômicas e geopolíticas para o país. A medida havia sido anunciada no dia 28 de maio.

O governo brasileiro criticou a decisão por considerar que ela abre margem para que Washington interfira nos assuntos internos com a desculpa do combate ao terrorismo. O Palácio do Planalto defende que o combate ao crime deve ocorrer por meio da cooperação internacional respeitando as soberanias dos Estados sob os territórios.

Para especialistas consultados pela Agência Brasil, a medida tenta limitar a soberania no Brasil e pode servir de pretexto para intervenções estrangeiras diretas contra o país.

Governo e especialistas alegam ainda que a medida pode prejudicar a economia do país, com impactos sobre o turismo, investimentos, comércio exterior e sobre o sistema financeiro.

O governo Trump tem designado cartéis mexicanos e organizações criminosas de países como Venezuela, Equador e Colômbia como terroristas. A Casa Branca ainda formou, em março deste ano, a coalizão chamada Escudo das Américas, reunindo governos alinhados ideologicamente à Washington para, em tese, combater o narcotráfico, mas também afastar a influência econômica de adversários geopolíticos da Casa Branca, como China e Rússia.

O combate ao narcotráfico foi a justificativa usada para sequestrar o então presidente da Venezuela, Nicolas Maduro, além de pressionar o México, o que vem sendo denunciado pela presidenta do país Claudia Sheinbaum como interferência estrangeiras em assuntos internos.

Além das facções, taxaço às importações brasileiras

Quatro dias após anunciar a classificação das facções do país como terroristas, o Escritório do Representante de Comércio dos EUA publicou recomendação para a Casa Branca taxar importações do Brasil em 25% devido a supostas práticas comerciais desleais.

O documento ainda critica o Pix brasileiro, que estaria prejudicando as empresas de pagamento estadunidense, como Visa, Mastercard e Whatsapp Pay.

No dia seguinte ao ataque ao Pix, o governo Trump anunciou a intenção de taxar as importações de 60 países, incluindo o Brasil, em tarifas adicionais de 10% ou 12,5%, alegando falhas no combate ao comércio de produtos fabricados com trabalho forçado.

O governo brasileiro contestou as justificativas, alegando que elas servem para encobrir medidas protecionistas unilaterais. O Itamaraty aponta que o Brasil poderá recorrer aos instrumentos previstos na Lei de Reciprocidade, que autoriza o governo brasileiro a adotar medidas comerciais contra países e blocos que imponham barreiras unilaterais aos produtos nacionais transacionados no mercado global.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 05/06/2026

MINÉRIO DE COBRE SUPERA AÇÚCAR, MAS BALANÇA COMERCIAL DE AL FECHA NO VERMELHO

Puxado pela demanda chinesa, minério extraído em Craíbas somou US\$ 32,7 milhões e assumiu a liderança na balança comercial em maio

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



Situada em Craíbas, Vale Verde é única mina em atividade em Alagoas e responsável pelo comércio do minério com outros países. Foto: Márcio Ferreira

Mesmo com o minério de cobre assumindo a liderança da pauta exportadora em maio, Alagoas fechou o mês com déficit de US\$ 39 milhões na balança comercial. O estado vendeu US\$ 59,1 milhões ao exterior, queda de 13% em relação ao mesmo mês de 2025, enquanto as importações cresceram 13% e chegaram a US\$ 98,1 milhões. Com isso, a corrente de comércio alcançou US\$ 157,3 milhões. Os dados são da Secretaria de

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

Em maio, o minério de cobre respondeu por 55,4% das exportações alagoanas, com US\$ 32,7 milhões comercializados, superando o açúcar, produto que tradicionalmente puxa as vendas externas do estado. No mês, o açúcar ficou com 40,8% do total exportado, somando US\$ 24,1 milhões. Em abril, Alagoas havia exportado US\$ 47,7 milhões em açúcar, enquanto as vendas de minério de cobre somaram US\$ 29,4 milhões.

A liderança do minério de cobre também ajuda a explicar a posição da China como principal destino das exportações alagoanas no mês. O país asiático respondeu por 55% do total exportado em maio, com US\$ 32,7 milhões em compras, crescimento de 45,8% em relação ao mesmo mês do ano passado.

Já o Canadá foi o destino de 19,4% dos produtos exportados por Alagoas no mês, totalizando US\$ 11,5 milhões. Em seguida, aparecem Argélia e Marrocos, que responderam por 8,9% e 5,1% das exportações, respectivamente, além da Rússia, que foi destino de 4,3% do total exportado no período.

Além do minério de cobre e do açúcar, a pauta exportadora de Alagoas teve participação menor de produtos como tabaco bruto, responsável por 1% das vendas externas, e frutas e nozes não oleaginosas, com 0,6%.

Importações crescem e pressionam balança comercial

As importações alagoanas foram dominadas por produtos da indústria de transformação. Entre os principais itens comprados pelo estado no exterior estão produtos residuais de petróleo, que responderam por 7,4% do total importado, adubos e fertilizantes, com 4%, e alumínio, com 2,6%.

Em menor participação, aparecem pescados, com 1,8% do total importado, e produtos hortícolas, com 1,6%. Os países asiáticos foram os principais mercados de origem dos produtos comprados por Alagoas, com predominância da China, responsável por 52,5% das importações, o equivalente a US\$ 51,5 milhões.

Na sequência aparecem os Estados Unidos, com 8,4% do total importado, ou US\$ 8,2 milhões; a Indonésia, com 4,7%, ou US\$ 4,6 milhões; e a Holanda, com 3,6%, somando US\$ 3,5 milhões.

Mesmo com minério, Alagoas acumula déficit de US\$ 157 milhões no ano

Entre janeiro e maio de 2026, Alagoas comprou mais produtos do exterior do que vendeu para outros países. No período, as exportações somaram US\$ 315,783 milhões, enquanto as importações chegaram a US\$ 472,956 milhões. Com isso, o estado acumulou saldo negativo de US\$ 157,172 milhões na balança comercial nos cinco primeiros meses do ano.

Março foi o melhor mês para as exportações alagoanas em 2026, com US\$ 86,463 milhões, seguido por abril, com US\$ 78,803 milhões. Já as importações permaneceram acima das exportações em todos os meses do período, com maior volume em março, quando alcançaram US\$ 109,078 milhões, e em maio, com US\$ 98,148 milhões.

O resultado mostra que, embora a pauta exportadora tenha registrado mudança importante em maio, com o minério de cobre à frente do açúcar, o comércio exterior alagoano segue marcado pelo maior peso das compras internacionais em relação às vendas externas.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 05/06/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

ENTRE O VOO E O ACOLHIMENTO: COMO AS SALAS MULTISSENSORIAIS ESTÃO TRANSFORMANDO A EXPERIÊNCIA DE famílias neurodivergentes

Iniciativa comandada pelo Ministério de Portos e Aeroportos busca tornar a aviação brasileira mais acessível, inclusiva e acolhedora



Mariana Lima e Diogo, de seis anos. Foto: MPor

Luzes intensas, avisos sonoros constantes, filas, movimentação acelerada e mudanças na rotina fazem parte da dinâmica dos aeroportos. Para quem convive com o Transtorno do Espectro Autista (TEA), esse percurso pode representar um desafio tão significativo quanto o próprio destino. pois o conjunto de estímulos pode desencadear sobrecarga sensorial, ansiedade e situações de grande estresse em passageiros neurodivergentes,

transformando um momento que deveria ser de alegria em uma experiência difícil para toda a família.

Pensando nesses passageiros, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) desenvolveu o Programa de Acolhimento ao Passageiro com Transtorno do Espectro Autista. A iniciativa busca tornar a aviação brasileira mais acessível, inclusiva e humana, colocando as necessidades das pessoas no centro da experiência de viagem.

Uma das principais ações do programa é a implantação de salas multissensoriais nos aeroportos do país. A meta inicial de instalar 20 unidades até 2026 já foi superada. Atualmente, o Brasil conta com 22 espaços em funcionamento e 11 locais de acomodação, além de outras oito unidades previstas até 2027.

Acesse a lista de aeroportos com salas sensoriais disponíveis.

Para Mariana Lima, mãe de Diogo Lima, de 6 anos, os resultados dessa política pública podem ser percebidos em algo simples, mas extremamente valioso: a tranquilidade de viajar. "Viajar com o Diogo sem ter essa sala para facilitar, para ele se regular, é de fato uma loucura", relata. Segundo ela, situações comuns em um aeroporto podem ser gatilhos para o filho. "Quando tem muita gente, muito barulho, muita correria, quando ele sente que a gente está nervoso porque atrasou ou porque vai chegar atrasado, ele fica muito nervoso".

Hoje, a realidade é diferente. Antes de embarcar, a família encontra um ambiente preparado para acolher suas necessidades. Um espaço pensado para reduzir estímulos, oferecer previsibilidade e permitir que Diogo se organize emocionalmente antes da viagem.

A história dos dois se mistura à de milhares de famílias brasileiras que convivem diariamente com os desafios do espectro autista. Mais do que uma estrutura física, a sala multissensorial representa um ponto de apoio em meio à intensidade do ambiente aeroportuário. "E o bom dessa sala multissensorial é que os pais também descansam", conta Mariana. "Os pais acabam se regulando junto com a criança. A gente consegue acompanhar o horário do voo e não perde o embarque."

O impacto dessas iniciativas também é percebido por quem trabalha diretamente no atendimento aos passageiros. No Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, os profissionais enxergam a sala como um instrumento de inclusão, acolhimento e pertencimento.

"Eu vejo a Sala Multissensorial com uma importância muito grande, não só aqui no Santos Dumont, mas em todos os aeroportos", afirma a estagiária de pedagogia, Caroline Martins.

Para Daniel Correia da Silva, que atua no atendimento aos usuários do espaço, os benefícios vão muito além do conforto. "Não é só a questão de passar um tempo até o horário do voo. É acolher aquela pessoa, fazer com que ela se sinta pertencente àquele ambiente."

Esse acolhimento não se limita à infraestrutura. O programa prevê a capacitação das equipes aeroportuárias para oferecer um atendimento atento, empático e personalizado aos passageiros neurodivergentes. Guias, cartilhas e treinamentos foram desenvolvidos para orientar os profissionais da aviação e contribuir para uma experiência mais inclusiva em todas as etapas da jornada.



Segundo Eunice Cerqueira, coordenadora de Facilitação da Infraero, o objetivo é garantir que os passageiros encontrem um ambiente verdadeiramente acessível. "Queremos proporcionar aos passageiros um ambiente mais acolhedor, garantindo um espaço onde eles possam se autorregular enquanto aguardam o horário do voo."

Duas pessoas sentadas em poltronas de aviação, testam os equipamentos em uma sala multicolorida.

Caroline Martins e Daniel Correia equipe da sala multissensorial do Aeroporto Santos Dumont (RJ) Foto:Mpor

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

Data: 05/06/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

BRASIL BATE RECORDE NA EMISSÃO DE CNHS NOS CINCO PRIMEIROS MESES DE 2026



Com 1,14 milhão de documentos expedidos entre janeiro e maio, país supera marca histórica de 2014; indicadores da formação de condutores também registram os maiores volumes da série iniciada em 1997

Programa CNH do Brasil amplia o acesso à habilitação e impulsiona recorde de emissões em 2026. - Foto: Shutterstock | AutoPapo

Os cinco primeiros meses de 2026 marcaram um novo recorde na emissão de Carteiras Nacionais de Habilitação (CNHs) no país. Entre janeiro e maio, foram

expedidos 1.141.765 documentos, superando a marca histórica de 1.133.997 registros alcançada em 2014. Em comparação com o mesmo período de 2025, quando foram emitidas 1.048.783 CNHs, o crescimento foi de 8,9%.

O resultado acompanha o avanço dos indicadores da formação de condutores desde o lançamento do Programa CNH do Brasil pelo Ministério dos Transportes, em dezembro de 2025. No primeiro quintimestre de 2026, os pedidos de primeira habilitação, os exames médicos e psicológicos, os cursos teóricos e práticos e as provas de direção alcançaram os maiores volumes da série histórica para o período desde 1997, quando entrou em vigor o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Outra mudança observada após a modernização das regras de formação foi o aumento da adesão às aulas de direção ministradas por instrutores autônomos. Desde a implementação da medida, foram registrados 282.913 atendimentos, o que evidencia a ampliação das alternativas de aprendizado disponíveis aos candidatos em todo o país.

Economia para as famílias

A oferta gratuita dos cursos teóricos por meio do aplicativo CNH do Brasil também gerou impacto direto no orçamento das famílias brasileiras. Nos cinco primeiros meses de 2026, a economia estimada alcançou R\$ 2,12 bilhões, considerando as capacitações realizadas sem custo e contabilizadas no Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach).

As medidas de modernização implementadas pelo Ministério dos Transportes também avançam em outras frentes voltadas à simplificação de serviços e à redução de custos para os cidadãos.

Bom Condutor

Nesta sexta-feira (5), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou o Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 3/2026, originado da Medida Provisória nº 1.327/2025, conhecida como MP do Bom Condutor. A nova legislação altera o Código de Trânsito Brasileiro para permitir a renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas inscritos no Renach.

A iniciativa já beneficiou mais de 2 milhões de motoristas até março deste ano, gerando uma economia estimada em R\$ 854,8 milhões para a população. A regra é válida para condutores que não tenham cometido infrações de trânsito sujeitas à pontuação nos 12 meses anteriores.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 05/06/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O PREÇO DO ISOLAMENTO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Em menos de três meses, o querosene de aviação (QAV) praticamente dobrou de preço no Brasil. O litro, que custava R\$ 3,35 em meados de fevereiro, chegou a R\$ 6,65 no início do mês passado, maio, uma alta de 98,4%, impulsionada pela escalada do petróleo no mercado internacional em razão dos conflitos no Oriente Médio e amplificada por uma sequência de reajustes da Petrobras, que acumulou aumento superior a 80% no período. O resultado é uma sangria de mais de 6.200 voos cancelados em dois meses e um rombo de R\$ 1,84 bilhão no caixa das companhias aéreas. E isso apenas em abril e maio.

Os números absolutos impressionam, mas é nos números proporcionais que a crise revela sua face mais perversa. São Paulo e Rio de Janeiro lideram em volume de cancelamentos, mas é Pernambuco, com queda de 12,8% na oferta de voos em maio, que ilustra o problema central: as rotas regionais, menos frequentes, com aeronaves menores e margens mais estreitas, são as primeiras a serem cortadas quando o custo do combustível pressiona os balanços. Bahia, Goiás e Espírito Santo repetem o padrão. A retração não é homogênea; ela pune mais quem já é menos servido.

Gol e Azul concentram mais de 86% dos cortes. Não é coincidência. São as duas companhias com maior exposição à aviação regional e ao interior do País. A Latam, com malha mais concentrada nos grandes centros e nas rotas internacionais, fez ajuste proporcionalmente menor. Quando Gol e Azul enxugam operações, são as cidades médias, os destinos turísticos fora do eixo e as capitais do Norte e Nordeste que sentem primeiro. E mais.

A resposta do Governo Federal, uma linha emergencial de até R\$ 1 bilhão para capital de giro e um pacote mais amplo de R\$ 4 bilhões via Fundo Nacional de Aviação Civil, vai na direção correta, mas precisa ser avaliada com realismo. Crédito de giro evita falências imediatas, não resolve o problema estrutural. Com 21% do querosene consumido no País sendo importado e a distribuição majoritariamente nas mãos da Petrobras, o mercado de QAV brasileiro opera com uma concentração que amplifica choques externos em vez de amortecê-los. A redução de 14,2% anunciada pela estatal no início desta semana é bem-vinda, mas chega depois de aumentos acumulados que tornaram o combustível proibitivo para as rotas de menor densidade.

O BE News entende que o Governo precisa ir além do socorro emergencial. Há três frentes que não podem esperar. A primeira é a diversificação da cadeia de abastecimento de QAV, com incentivos reais à entrada de novos distribuidores e à ampliação da capacidade de refino dedicada ao combustível de aviação, medida que reduz a dependência da volatilidade internacional e da política de preços de uma única estatal. A segunda é a revisão da estrutura tributária incidente sobre o querosene nas rotas regionais, onde a carga fiscal representa parcela ainda maior do custo total e onde o mercado não tem escala para absorver choques sem cancelar voos. A terceira é a aceleração do marco regulatório para o combustível sustentável de aviação (SAF), em que o Brasil tem vantagem comparativa real na produção de biomassa e que pode, no médio prazo, reduzir a exposição do setor às oscilações do petróleo.

A aviação regional não é luxo. Em um país com as dimensões e a desigualdade territorial do Brasil, ela é infraestrutura, tão essencial quanto rodovia ou ferrovia para garantir que o desenvolvimento econômico alcance além das capitais. Deixar que uma crise de combustível corra sistematicamente essa malha, sem uma resposta estruturada e de longo prazo, é aceitar que a conectividade do território nacional seja um privilégio de quem mora nos grandes centros. Esse preço é alto demais para ser pago em silêncio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026



NACIONAL - HUB – CURTAS - TOMÉ FRANCA CONVOCA REUNIÃO COM ANAC E ANTAQ DURANTE FERIADO DE CORPUS CHRISTI

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

Encontro com dirigentes das agências teve como foco o acompanhamento de projetos em andamento e as metas do setor para o segundo semestre

Diferente de seus colegas no Governo Federal, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, não aproveitou o feriado católico de Corpus Christi, celebrado nessa quinta-feira, dia 5, para descansar. Pelo contrário, no prédio da pasta, o dia de ontem foi de trabalho, com direito a reunião entre Franca, seus assessores e os diretores principais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

O encontro foi destacado pelo ministro em suas redes sociais. “Feriado também é dia de trabalho! Reunião com o diretor presidente da Anac, Tiago Faierstein, e o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, para analisar a execução das ações das agências e projetar os próximos meses”, registrou o titular da pasta de Portos e Aeroportos.

VENDA NA ARGENTINA

A Raízen, joint venture de Shell e Cosan, colocou à venda sua operação argentina, um conjunto de 665 postos Shell, uma refinaria, uma planta de lubrificantes e terminais de abastecimento que responde por cerca de 6 bilhões de litros de combustíveis comercializados por ano no país. O valor reportado da transação é de US\$ 1,42 bilhão. O negócio foi fechado com a Mercuria Energy Group, uma das cinco maiores empresas independentes de comércio de energia e commodities do mundo, com sede em Genebra, Suíça.

A venda é a principal peça de um plano de desinvestimentos que a companhia vem executando para reduzir a dívida e aliviar a pressão sobre o balanço. Segundo reportagens recentes, a Raízen tem meta de captar quase US\$ 1 bilhão adicional com outras rodadas de venda de ativos, o que indica que a operação argentina, por maior que seja, não encerra o processo.

NO TÁXI

O diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) Alex Azevedo é acusado de agredir fisicamente um motorista de aplicativo e urinar no banco traseiro de seu veículo, durante uma corrida na madrugada de 24 de junho do ano passado, em Brasília. A acusação é do motorista Vicente Matheus do Nascimento Rodrigues, 31 anos, que registrou a discussão em vídeo e publicou o relato nas redes sociais. O episódio ocorreu cerca de dois meses antes de Azevedo ter seu nome aprovado pelo Senado para integrar o órgão regulador.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

TRANSPORTES - MINISTÉRIO DESTINA R\$ 50 MILHÕES À ANTT APÓS CORTE ORÇAMENTÁRIO

Recursos compensam cerca de 90% do bloqueio sofrido pela agência, considerada peça-chave para a carteira de projetos de infraestrutura de transportes

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Ministério dos Transportes vai absorver R\$ 50 milhões do bloqueio orçamentário que atingiria a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), recompondo cerca de 90% da restrição imposta à autarquia pelo recente contingenciamento promovido pelo governo federal.

A medida foi adotada para preservar o funcionamento da agência reguladora em um momento considerado decisivo para a agenda de concessões de infraestrutura. Segundo o ministério, os

recursos serão remanejados a partir de economias realizadas em despesas de custeio da própria pasta e de órgãos vinculados.



O Ministério dos Transportes decidiu compensar a ANTT, que, entre as agências reguladoras, foi a mais afetada, com bloqueio de R\$ 57 milhões em seu orçamento. Foto: Divulgação

De acordo com o ministro dos Transportes, George Santoro, a decisão busca garantir a continuidade das atividades da ANTT, considerada peça central na execução da carteira de projetos do setor.

“Temos hoje a maior carteira de projetos de infraestrutura de transportes do mundo e já realizamos o maior ciclo de leilões da história do país. A ANTT é parceira no resultado desses três anos e meio de governo e peça fundamental para batermos a nossa meta”, afirmou.

Santoro ressaltou ainda que o remanejamento não afetará recursos destinados a obras e investimentos. Segundo ele, a prioridade foi assegurar a capacidade operacional da agência para viabilizar os leilões de rodovias e ferrovias previstos até dezembro.

O anúncio ocorre após a publicação do Decreto nº 12.990, na última sexta-feira (29), que bloqueou R\$ 8,34 bilhões do orçamento de ministérios e agências reguladoras ligados à infraestrutura. A medida atingiu diversas áreas do governo federal e reduziu a disponibilidade de recursos das pastas técnicas.

Entre as agências reguladoras, a ANTT foi a mais afetada pelo contingenciamento, com bloqueio de R\$ 57 milhões em seu orçamento. Com o aporte de R\$ 50 milhões do Ministério dos Transportes, a maior parte dessa restrição será compensada.

O decreto também atingiu outras agências federais. A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) teve R\$ 51,8 milhões bloqueados; a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), R\$ 45 milhões; a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), R\$ 38 milhões; a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), R\$ 34,3 milhões; a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), R\$ 24 milhões; a Agência Nacional de Mineração (ANM), R\$ 22,6 milhões; e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), R\$ 14,2 milhões.

No âmbito dos ministérios, o bloqueio alcançou R\$ 1,718 bilhão no Ministério dos Transportes. Também foram afetados o Ministério das Cidades, com R\$ 3,797 bilhões; o Ministério do Desenvolvimento Regional, com R\$ 2 bilhões; o Ministério de Portos e Aeroportos, com R\$ 447 milhões; o Ministério de Minas e Energia, com R\$ 43 milhões; e o Ministério das Comunicações, com R\$ 17 milhões.

Apesar das restrições orçamentárias, o Ministério dos Transportes decidiu priorizar a manutenção das atividades regulatórias da ANTT, avaliando que a atuação da agência é fundamental para a continuidade dos projetos de concessão e para o cumprimento do cronograma de leilões previsto para este ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

PORTOS - PORTO PIAUÍ CONHECE TRABALHO DE PRESERVAÇÃO DAS TARTARUGAS MARINHA

Equipe da companhia visitou o Instituto Tartarugas do Delta, que completa 20 anos monitorando praias, ninhos e animais resgatados no litoral do estado

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Em alusão ao Dia Mundial do Meio Ambiente, equipe da Porto Piauí participou de visita técnica ao Instituto Tartarugas do Delta, para acompanhar o trabalho de proteção das tartarugas marinhas. Foto: Divulgação/Governo do Piauí

Porto Piauí visitou o Instituto Tartarugas do Delta (ITD), na manhã de terça-feira (2), para conhecer o trabalho dos biólogos na conservação da fauna marinha do litoral do Piauí, reforçando a parceria que já existe entre as duas instituições. A ação foi programada em alusão ao Dia do Meio Ambiente, comemorado nesta sexta-feira (5).

Durante a visita, os colaboradores da Porto Piauí conversaram com os biólogos e entenderam como funcionam as atividades de resgate de tartarugas encalhadas e de necropsia daquelas que são encontradas mortas. Esse esforço busca descobrir quais atividades humanas ameaçam a vida desses animais para, a partir dessas descobertas, realizar campanhas de conscientização assertivas.

Espécies marinhas encontradas no litoral do Piauí recebem acompanhamento e cuidados especializados por meio de ações de preservação e pesquisa. Foto: Divulgação/Governo do Piauí

Para o diretor de sustentabilidade da Porto Piauí, Daniel Guimarães, a visita técnica é uma oportunidade de sensibilizar ainda mais o público interno da companhia. “Vir aqui nos ajuda a perceber a seriedade do trabalho deles. É um trabalho que devemos admirar, porque é feito com sacrifício e com uma grande entrega pessoal de cada um desses biólogos”, comentou.

A Porto Piauí e o Instituto Tartarugas do Delta são parceiros em programas ambientais de conscientização voltados para a população de Luís Correia. Através desta parceria, o instituto leva palestras sobre o tema à Escola Pinheiro Machado, à Escola do Mar e também às colônias de pescadores de Luís Correia, cidade que concentra a maior ocorrência de ninhos de tartaruga marinha do estado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - PRODUÇÃO NA BACIA DE CAMPOS CRESCE, MAS PERMANECE BAIXA

Segundo dados do Inep, o volume de petróleo e gás aumentou 10,9%. Porém, registrou a terceira menor média dos últimos 25 anos

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A produção da estatal na bacia avançou 21,4% em base anual. Por outro lado, as demais petroleiras registraram o terceiro ano consecutivo de queda. Foto: Divulgação / Petrobras

A Bacia de Campos registrou crescimento na produção de petróleo e gás de 10,9% em 2025 em relação ao ano anterior e respondeu por 20% da produção nacional no período. Apesar

da alta, o nível permanece historicamente baixo, configurando a terceira menor média dos últimos 25

anos, segundo análise feita pelo Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Ineep), com foco na região Norte Fluminense.

A produção média de 828,6 mil barris de óleo equivalente por dia (boe/d) em 2025, sendo 80% proveniente de poços do pós-sal brasileiro, ficou abaixo de 1 milhão de boe/d no início dos anos 2000 e do pico de 1,94 milhão de boe/d em 2011.

“Ainda que o amadurecimento natural dos campos seja um fator relevante, a intensidade dessa retração está diretamente associada à redução dos investimentos em exploração e produção (E&P) e em atividades exploratórias”, diz a análise a partir de informações da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Em 2025, foram perfurados seis poços exploratórios na Bacia de Campos, o que corresponde a 32% do total perfurado no país e 60% dos poços perfurados no offshore.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - DESMONTAGEM DA PLATAFORMA P-32 É CONCLUÍDA

Após concluir a desmontagem da P-32, o Estaleiro Rio Grande se prepara para receber a plataforma P-33, que também será reaproveitada pela indústria siderúrgica

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A expectativa é que isso aconteça em julho, já que o dique seco do estaleiro, na região Sul do Rio Grande do Sul, foi liberado esta semana, após a conclusão da desmontagem da P-32 – a primeira unidade do sistema de produção da Petrobras a seguir o novo modelo de reciclagem sustentável de plataformas da estatal.



A plataforma P-33, que era usada pela Petrobras no Campo de Marlim, na Bacia de Campos, já pode ser recepcionada pelo Estaleiro Rio Grande para descomissionamento.

Ambas as plataformas foram adquiridas em leilão pela Gerdau, em 2023, para serem reaproveitadas como matéria-prima para a produção de aço.

O descomissionamento das plataformas é executado pela Ecovix, contratada pela Gerdau. A P-32 tinha mais de 44 mil toneladas e 90% da sua estrutura será reaproveitada na forma de sucata metálica na unidade da Gerdau em Charqueadas (RS).

Outros materiais foram enviados para descarte e também doados, como uma cozinha completa a uma escola e coletes salva-vidas, distribuídos durante as enchentes no estado, em 2024.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

NOVAS TARIFAS DE TRUMP PODEM SER ILEGAIS, DIZ NOBEL DE ECONOMIA

Para Paul Krugman, presidente dos EUA repete a mesma estratégia que já foi derrubada pela Suprema Corte americana

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Nobel de Economia Paul Krugman afirmou que a nova rodada de tarifas anunciada pelo governo Donald Trump repete uma estratégia que, em sua avaliação, tem poucas chances de sobreviver ao escrutínio judicial.



Segundo Krugman, a Casa Branca tem recorrido a interpretações amplas de leis comerciais para impor sobretaxas sem aprovação do Congresso. Foto: Divulgação / CNseg

“Lá vamos nós de novo, com outra rodada de tarifas que provavelmente será considerada ilegal daqui a alguns meses”, escreveu em artigo publicado nesta quinta-feira, 4.

Segundo Krugman, a Casa Branca tem recorrido a interpretações amplas de leis comerciais para impor sobretaxas sem aprovação do Congresso. Ele lembra que parte das tarifas anteriores já foi derrubada pela Suprema Corte dos EUA e argumenta que a administração busca sucessivas justificativas legais para manter a política.

A crítica foi publicada após o Escritório do Representante de Comércio dos EUA (USTR) anunciar uma nova investigação contra vários parceiros comerciais, incluindo União Europeia, Japão e Brasil. Washington sustenta que esses países falham em “impor e aplicar efetivamente uma proibição à importação de bens produzidos com trabalho forçado”.

Para Krugman, a justificativa é insustentável. “Todos entendem que a suposta justificativa para essas tarifas é uma mentira”, afirma. Ele acrescenta que não há motivo para acreditar que a UE ou outros parceiros sejam menos rigorosos do que os EUA no combate ao trabalho forçado e classifica a medida como “uma justificativa claramente falsa” para continuar desrespeitando tanto a legislação americana quanto acordos internacionais.

O Brasil está entre os mais afetados pela nova proposta. O USTR enquadrando os produtos brasileiros na faixa mais alta da sobretaxa, de 12,5%, dia depois de recomendar uma tarifa adicional de 25% sobre exportações nacionais por supostas práticas comerciais “irracionais”. Segundo a Amcham Brasil, algumas mercadorias poderão enfrentar tarifas acumuladas de até 37,5%.

Impopular

Krugman também argumenta que as tarifas fracassaram em seus objetivos declarados, como revitalizar a indústria americana. Além disso, observa que as medidas são amplamente impopulares. Citando pesquisa Harris Poll, destaca que 64% dos republicanos, 67% dos independentes e 77% dos democratas acreditam que as tarifas elevaram os preços pagos pelos consumidores.

Ainda assim, Krugman avalia que Trump dificilmente abandonará a política tarifária, pois isso “equivaleria a admitir fracasso”, escreveu. Em seguida, ironizou a possibilidade de uma mudança de rumo: “E, se você acredita que ele fará isso, talvez também acredite em uma vitória rápida e fácil sobre o Irã.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

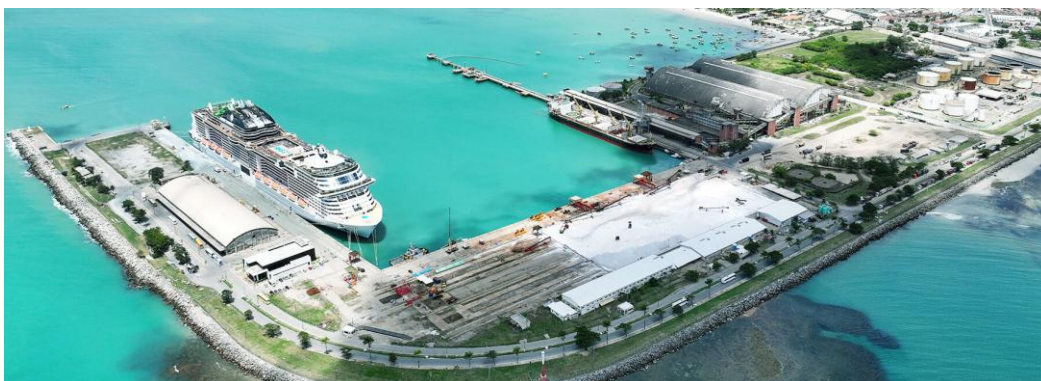
BRASIL EXPORT - NORDESTE DISCUTE AMBIENTE DE NEGÓCIOS E ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS

Dinâmica do Fórum Nordeste Export reunirá governo e setor produtivo para analisar desafios e oportunidades ao desenvolvimento regional

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O encontro reunirá representantes do setor público e da iniciativa privada para discutir os fatores que influenciam a competitividade regional, os desafios para o desenvolvimento econômico e as

oportunidades abertas pela expansão de investimentos em infraestrutura, indústria, logística e comércio exterior.



As condições para atração de investimentos e o cenário econômico da região Nordeste estarão no centro da dinâmica “Panorama do ambiente de negócios na Região Nordeste”, marcada para a tarde da próxima segunda-feira, dia 8, no primeiro dia do Fórum Nordeste Export, em Maceió (AL).

A discussão ocorre em um momento em que estados nordestinos buscam ampliar sua participação na atração de novos empreendimentos, impulsionados por projetos ligados aos setores portuário, energético, industrial e de transportes. O fortalecimento da infraestrutura logística e a ampliação da integração regional também figuram entre os temas considerados essenciais para sustentar o crescimento econômico nos próximos anos.

Outro ponto previsto para a dinâmica é a análise do papel das políticas públicas e dos instrumentos de incentivo ao desenvolvimento produtivo. O Nordeste vem registrando avanços em áreas como energias renováveis, agronegócio, indústria de transformação e comércio exterior, setores que demandam ambientes regulatórios estáveis e condições favoráveis para novos investimentos.

Também devem ser debatidas as perspectivas para cadeias produtivas tradicionais da região, incluindo segmentos ligados ao agronegócio e à indústria sucroenergética, atividade com forte presença em estados como Alagoas e Pernambuco e relevante participação na economia regional.

Participam da dinâmica Alice Beltrão, secretária de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços de Alagoas (Sedics), e Pedro Robério de Melo Nogueira, presidente do Sindicato da Indústria do Açúcar e do Alcool no Estado de Alagoas (Sindaçúcar-AL).

Promovido pelo Grupo Brasil Export, o Fórum Nordeste Export será realizado nos dias 8 e 9 de junho, na Associação Comercial de Maceió. A programação reúne autoridades, empresários, representantes do setor produtivo e especialistas para discutir temas relacionados à infraestrutura, logística, energia, comércio exterior e desenvolvimento regional.

Confira a programação completa do Fórum Nordeste Export.

<https://forumbrasilexport.com.br/eventos/maceio-al/>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

ENERGIA - ANEEL DECIDE NA TERÇA-FEIRA FUTURO DE NOVA ETAPA DO LEILÃO DE RESERVA

Diretoria votará homologação dos produtos de 2027 a 2031 em meio a questionamentos judiciais e discussão sobre suprimimento de gás para termelétricas

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O voto antecipado do relator do processo, diretor Fernando Mosna, é favorável à homologação dos empreendimentos habilitados pela Comissão - Permanente de Leilões. Foto: Pedro França/Agência Senado

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) pautou para a próxima terça-feira (9), em votação virtual, a segunda etapa da homologação do leilão de reserva de capacidade realizado em março deste ano. A análise envolve os produtos com início de suprimento entre 2027 e 2031 e ocorre

em meio a questionamentos judiciais, manifestações de órgãos de controle e discussões técnicas relacionadas ao abastecimento de gás natural para as usinas vencedoras.

O voto antecipado do relator do processo, diretor Fernando Mosna, é favorável à homologação dos empreendimentos habilitados pela Comissão Permanente de Leilões. Em sua manifestação, Mosna afirmou não identificar irregularidades capazes de justificar a suspensão ou revogação do certame.

Segundo o diretor, não foram constatadas ilegalidades insanáveis, vícios de procedimento, fatos supervenientes que alterem o interesse público nem decisões judiciais ou cautelares de órgãos de controle que impeçam a homologação dos resultados.

A posição acompanha parecer apresentado pela Procuradoria Federal junto à Aneel, protocolado na semana passada. O documento conclui que a não homologação do leilão somente seria admissível em situações excepcionais, como a existência de ilegalidade manifesta ou de fatos novos que comprometessem substancialmente a validade do processo.

A Procuradoria também avaliou que as discussões em andamento na Justiça Federal, no Ministério Público e no Tribunal de Contas da União (TCU) não constituem, por si só, motivo para interromper a formalização do certame, uma vez que não há decisão cautelar suspendendo seus efeitos.

A votação ocorrerá poucos dias após a publicação, pela Aneel, de despachos que inabilitaram dez usinas pertencentes a empresas vencedoras do leilão. De acordo com nota técnica da agência, os empreendimentos não atenderam aos requisitos de qualificação econômico-financeira exigidos pelo edital.

A primeira etapa da homologação já foi aprovada pela diretoria da agência e contemplou os produtos com entrega prevista para 2026. Nessa fase, foram homologadas 13 unidades geradoras de diferentes empresas, com início de suprimento programado para 1º de agosto deste ano.

Volume de gás

Paralelamente à análise regulatória, a Aneel também acompanha uma discussão técnica relacionada ao abastecimento das termelétricas contratadas no leilão.

A Comissão Permanente de Leilões encaminhou à Empresa de Pesquisa Energética (EPE) um pedido de avaliação sobre uma possível divergência nos volumes de gás natural necessários para a operação das usinas em capacidade máxima.

O questionamento surgiu após manifestação da Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto (ATGás), que apontou diferença entre os volumes originalmente informados pelos empreendedores e aqueles registrados nos termos de compromisso firmados com as transportadoras de gás natural. Segundo a entidade, a discrepância alcançaria cerca de 4,8 milhões de metros cúbicos por dia.

No ofício enviado à EPE, a comissão solicitou a análise da correspondência entre os dados apresentados e, caso necessário, a indicação de novos volumes que deverão ser observados pelas usinas contratadas.

A assinatura dos compromissos de transporte de gás é uma das condições exigidas para a formalização dos contratos decorrentes do leilão, que teve como objetivo contratar capacidade adicional de geração para reforçar a segurança do suprimento elétrico nacional nos próximos anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

PORTOS - MINISTRO TOMÉ FRANCA DEIXA CONSELHO DA PORTOSRIO

Saída ocorre em contexto de disputas políticas e reorganização de influência na estatal responsável pelos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Tomé Franca deixa o conselho de administração da PortosRio, estatal que administra os portos do Rio de Janeiro.
Foto: Sérgio Frances/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, deixou o conselho de administração da PortosRio, estatal responsável pela gestão dos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí. As informações foram divulgadas pela coluna de Lauro Jardim, em O Globo.

Segundo as informações, a saída ocorre em meio a rearranjos políticos e administrativos envolvendo a companhia, que tem sido alvo de disputas por influência dentro do governo.

A presença de ministros em conselhos de estatais costuma estar ligada à articulação política e ao controle estratégico dessas empresas, o que torna mudanças como essa relevantes nos bastidores de Brasília.

Ainda de acordo com a coluna, o movimento reflete um reposicionamento dentro da estrutura de poder ligada ao setor portuário, área considerada estratégica para a logística e a economia do país. Alterações em conselhos de administração podem indicar mudanças de rumo, prioridades ou acordos políticos em andamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

AEROPORTOS - SALAS MULTISSENSORIAIS TRANSFORMAM A EXPERIÊNCIA DE NEURODIVERGENTES

Em meio a um ambiente marcado por estímulos intensos, aeroportos brasileiros vêm incorporando salas multissensoriais para TEAs

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O encontro reunirá representantes do setor público e da iniciativa privada para discutir os fatores que influenciam a competitividade regional, os desafios para o desenvolvimento econômico e as oportunidades abertas pela expansão de investimentos em infraestrutura, indústria, logística e comércio exterior.

Segundo dados do programa, a meta inicial de 20 unidades até 2026 já foi superada. Atualmente, são 22 espaços em funcionamento e 11 áreas de acomodação, com previsão de outras oito unidades até 2027.



Mariana Lima e Diogo, de seis anos, utilizam a sala quando necessário. Foto: Divulgação / MPor

Salas multissensoriais

Nos aeroportos, esses ambientes são projetados para reduzir estímulos externos e oferecer um espaço de regulação emocional antes do embarque. A proposta é auxiliar passageiros neurodivergentes a lidar com a espera e com a intensidade do ambiente aeroportuário.

A experiência tem impacto direto na rotina de famílias que viajam com crianças autistas. A mãe de Diogo Lima, de 6 anos, relata que situações comuns em aeroportos podem funcionar como gatilhos para o filho, especialmente em momentos de atraso ou grande movimentação.

Segundo ela, a existência de um espaço de apoio muda a dinâmica da viagem. “Viajar com o Diogo sem ter essa sala para facilitar, para ele se regular, é de fato uma loucura”, afirma.

Além do público atendido, profissionais que atuam nesses espaços também destacam mudanças na abordagem do atendimento. No Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, equipes relatam que as salas contribuem para tornar o ambiente mais acolhedor e menos estressante.



A estagiária de pedagogia Caroline Martins avalia que o espaço tem relevância para a experiência dos passageiros e para o trabalho das equipes. Já Daniel Correia da Silva, que atua no atendimento aos usuários, destaca o caráter de acolhimento além da espera pelo voo.

Caroline Martins e Daniel Correia equipe da sala multissensorial do Aeroporto Santos Dumont (RJ) Foto: Divulgação / Mpor

Capacitação de equipes

O programa também inclui ações de capacitação de equipes aeroportuárias, com treinamentos, guias e cartilhas voltados ao atendimento de passageiros com TEA, com foco em comunicação e adaptação de conduta.

Segundo Eunice Cerqueira, coordenadora de Facilitação da Infraero, o objetivo é garantir que os passageiros encontrem um ambiente verdadeiramente acessível. “Queremos proporcionar aos passageiros um ambiente mais acolhedor, garantindo um espaço onde eles possam se autorregular enquanto aguardam o horário do voo.”

Entre os usuários do espaço está a estudante Melissa de Souza, que conhece bem os desafios causados pelo excesso de estímulos em ambientes movimentados. Para ela, a existência de um local preparado para oferecer conforto e segurança faz toda a diferença. “Ter um lugar para deitar-se, buscar uma posição confortável, realmente é muito bom.”

A iniciativa integra um movimento mais amplo de adaptação da infraestrutura aeroportuária às demandas de acessibilidade, com foco na experiência do passageiro em todas as etapas da viagem.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

REGIÃO NORTE - CODEC APRESENTA ZPE DE BARCARENA E PROJETOS LOGÍSTICOS DURANTE FEIRA

Reunião na Expo Polo Carajás 2026 discutiu alternativas de infraestrutura para apoiar a expansão da empresa Três Tentos no Pará, que já tem unidade industrial em construção no município

Por Mariana Nerome



Representantes da Codec, da prefeitura de Redenção e da Três Tentos se reuniram no estande da empresa durante a Expo Polo Carajás 2026. Foto: Divulgação

A Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Barcarena foi apresentada como um dos principais ativos estratégicos do Pará durante reunião entre representantes da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará (Codec), da prefeitura de Redenção e da empresa Três Tentos, durante a Expo Polo Carajás 2026. O encontro pautou as condições logísticas e industriais necessárias para dar suporte à expansão da companhia gaúcha no estado, que já tem uma unidade industrial em construção no município.

A Três Tentos integra o grupo de empresas do agronegócio que vêm ampliando a presença na região Norte nos últimos anos. A unidade de Redenção faz parte de um plano de crescimento da companhia fora de seu eixo original de atuação, concentrado no Sul do país.

Com a obra em curso, a empresa foi a campo para entender melhor o que o estado tem a oferecer em termos de infraestrutura, especialmente no que se refere ao escoamento da produção e ao abastecimento das futuras operações industriais.

PROJETOS

As discussões giraram em torno de projetos que podem ampliar a competitividade das operações da Três Tentos no Pará. A integração logística entre Miritituba, Marabá e Barcarena foi um dos temas colocados na mesa, assim como a navegabilidade da hidrovia do Tocantins e os investimentos em terminais fluviais ao longo desse corredor.

Para a Codec, esses projetos são parte de uma estratégia mais ampla de posicionar o estado como plataforma para o processamento e a exportação de commodities e produtos industrializados.

A ZPE de Barcarena ocupa lugar central nessa estratégia. Trata-se de uma área com regime aduaneiro especial, desenhada para atrair empresas com vocação exportadora, e que vem sendo apresentada pela Codec como alternativa concreta para companhias que buscam reduzir custos logísticos e tributários nas operações voltadas ao mercado externo.

A localização de Barcarena, com acesso ao estuário amazônico e infraestrutura portuária consolidada, reforça o argumento.

BIOECONOMIA

Além da logística, a reunião abriu espaço para debater oportunidades ligadas à bioeconomia, à produção de biocombustíveis, ao aproveitamento energético da biomassa e à economia circular.

Esses temas dialogam com a trajetória da Três Tentos, que atua na produção e no processamento de grãos e vem diversificando suas operações em direção à transformação industrial de matérias-primas.

A Codec também sinalizou interesse em conectar a empresa às iniciativas do governo do estado voltadas à agregação de valor da produção paraense.

MÃO DE OBRA

A qualificação profissional da mão de obra local também foi colocada em pauta.

A chegada de um empreendimento de grande porte tende a gerar demanda por trabalhadores com perfis técnicos específicos, e o município de Redenção precisa estar preparado para atender a esse movimento.

O secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Gilmário Fontenele, reconheceu o papel da Codec no processo de aproximação entre investidores e o poder público local, destacando a importância do suporte técnico da companhia estadual para estruturar as condições de recepção dos novos negócios.

OBJETIVO

Para a Codec, o encontro reforçou a lógica de trabalho que orienta sua atuação: identificar empresas em expansão, apresentar as oportunidades disponíveis no estado e articular as conexões necessárias para que os investimentos se concretizem.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

PORTUGAL - VOO ORIUNDO DE BRASÍLIA FECHOU AEROPORTO DE LISBOA POR UMA HORA

Passageiros que desembarcaram no terminal da capital portuguesa foram levados para uma área não recomendada. Serviços de fronteiras ficaram interrompidos por 65 minutos, segundo a PSP

Por Vicente Nunes - Público Brasil



Um voo oriundo de Brasília levou ao fechamento de áreas do Aeroporto de Lisboa por uma hora na terça-feira, 2 de junho. Foto: Divulgação/ Nuno Ferreira Santos

Em meio ao caos que tem sido recorrente no aeroporto de Lisboa, a Polícia de Segurança Pública (PSP) foi obrigada a fechar, na terça-feira, 2 de junho, por uma hora, as áreas de desembarque de passageiros vindos do exterior por causa de

um voo procedente de Brasília.

O motivo: os cerca de 300 passageiros do voo foram encaminhados por funcionários do aeroporto para uma área proibida do terminal, na qual eles não seriam obrigados a passar pelo controle da imigração.

A confusão começou às 6h40 da manhã, segundo a PSP, quando os passageiros foram encaminhados “para uma área aeroportuária distinta daquela que se encontrava prevista no respectivo circuito de chegada internacional, situação que determinou a ativação imediata dos procedimentos de segurança aplicáveis”.

Segundo a PSP, “no âmbito de sua responsabilidade pelo controle fronteiriço, e de forma a garantir o cumprimento das medidas de segurança aeroportuária e a execução das necessárias manobras de evacuação e reencaminhamento, procedeu ao encerramento temporário da fronteira nas partidas e na área T das chegadas, em articulação com as demais entidades competentes”.



Foram necessários 65 minutos para que tudo se resolvesse e os passageiros fossem levados para a área que deveriam ter ido desde o momento em que desembarcaram no aeroporto de Lisboa. As áreas de fronteiras foram reabertas às 7h46 daquela manhã.

“Concluídas as diligências necessárias, a fronteira nas áreas afetadas foi reaberta às 07h46, encontrando-se a operação normalizada. A PSP continuará a acompanhar a situação e a colaborar com as entidades responsáveis pela operação aeroportuária no apuramento das circunstâncias da ocorrência”, informa a PSP em nota.

Ministro da Administração Interna (MAI), Luís Neves assinalou que o engano com os passageiros oriundos de Brasília não foi responsabilidade do Estado, mas admitiu que esse tipo de situação acaba prejudicando o funcionamento do aeroporto. “Há sempre uma outra questão que surge, mas nós estamos muito mais confiantes e otimistas relativamente àquilo que era no passado recente”, disse, apostando no bom funcionamento do terminal de Lisboa neste verão.

Filas e atrasos

O aeroporto de Lisboa tem enfrentado problemas há mais de um mês, desde que entrou em operação o Sistema de Entrada e Saída da União Europeia (EES), que interliga os terminais aeroportuários do Espaço Schengen. Todos os passageiros de fora desse espaço são obrigados a coletar dados biométricos.

Com filas de espera chegando a seis horas tanto na entrada quanto na saída do aeroporto de Lisboa e muitas críticas por parte dos empresários do setor de turismo, o primeiro-ministro de Portugal, Luís Montenegro, já admite suspender a biometria durante os períodos mais críticos para conter o estrago na imagem do país.

Na quarta-feira, 3 de maio, dia de greve geral no país, a situação só não foi mais caótica porque dezenas de voos foram cancelados.

Empresas aéreas que ligam Brasil a Portugal suspenderam parte das operações e remanejaram passageiros. Mas, para aqueles que vão passar pelo aeroporto da capital portuguesa, a dica da ANA, empresa responsável pela gestão do terminal, é para que todos se apresentem no check-in com pelo menos três horas antes da decolagem.

Esta reportagem integra uma série de matérias do jornal Público, de sua editoria Público Brasil, publicado pela Rede BE News, a partir da parceria firmada entre os dois veículos. São reportagens destacando as novidades e os desafios dos imigrantes brasileiros em terras lusitanas ou, nas palavras da equipe do Público Brasil, “histórias e notícias para a comunidade brasileira que vive ou quer viver em Portugal”. A matéria original pode ser acessada por este link.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

REGIÃO SUDESTE - TRECHO FINAL DO RODOANEL NORTE CHEGA A 68% DAS OBRAS CONCLUÍDAS

Governo de São Paulo anunciou que último trecho do complexo deverá entrar em operação no segundo semestre de 2026

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O trecho final do Rodoanel Norte, em São Paulo, chegou a 68% das obras concluídas, anunciou o Governo do Estado. O trecho, que vai conectar a rodovia Fernão Dias à Avenida Raimundo Pereira Magalhães, tem a previsão de ser entregue ainda neste ano.

As obras estão sendo executadas pela concessionária Via SP, do grupo Via Appia, vencedora da licitação, realizada em 2023. O projeto do Rodoanel Norte chama a atenção pela complexidade. As obras passam por pontes, túneis, viadutos e diversas outras estruturas.

Ao todo, o Rodoanel Norte possui 14 túneis. Um deles chegou a ficar com as obras paradas por sete anos. Nesse período, engenheiros relatam pichações e até o uso desses túneis como sombra para gado, uma vez que o complexo viário passa ao lado de uma série de comunidades.



Foto: Divulgação/Governo de SP

Outro destaque das obras do trecho final do Rodoanel Norte é um viaduto cujos pilares chegam a 50 metros de altura, um prédio de mais de 15 andares. Uma vez inaugurado, será o maior dos viadutos do Rodoanel Norte. As vigas tiveram que ser refeitas após anos de exposição com obras paradas.

Previsão do Governo Estadual é que o trecho final do Rodoanel Norte entre em operação ainda em 2026. Foto: Divulgação/Governo de SP

Histórico

As obras do Trecho Norte do Rodoanel tiveram início em 2013. Após cerca de seis anos de paralisação, o Governo de São Paulo as retomou em 2024, após conduzir uma nova licitação em 2023. A primeira entrega foi feita em dezembro de 2025 e já está em operação. O segundo e último trecho começará a entrar em operação no segundo semestre deste ano.

Com isso, o Rodoanel Norte completará um total de 44 quilômetros de extensão. Com a inauguração da obra, caminhões encontram uma nova rota, diminuindo o volume de circulação destes veículos na Marginal Tietê, melhorando, consequentemente, o trânsito urbano.

Além disso, o Rodoanel Norte oferece uma ligação mais eficiente com o Porto de Santos, otimizando o fluxo de cargas que saem da Capital e partem rumo ao litoral.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

FERROVIAS - ATRASOS EM CONCESSÕES FERROVIÁRIAS FAZEM GOVERNO ADIAR LEILÕES PARA 2027

Cronograma de R\$ 140 bilhões em investimentos é revisto após entraves técnicos e análises no TCU; apenas parte dos projetos deve ir a mercado em 2026

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Leilão da Malha Oeste, que prevê a reconstrução de 1.593 km de ferrovia entre Mato Grosso do Sul e São Paulo, está previsto para novembro. Foto: Divulgação / Comunicação da ANTT



O plano do governo federal de conceder à iniciativa privada oito trechos ferroviários ao longo de 2026 enfrenta atrasos significativos e já foi, em grande parte, adiado para 2027. A carteira de projetos, estimada em R\$ 140 bilhões em investimentos — além de outros R\$ 516 bilhões relacionados à operação das malhas — não cumpriu o cronograma inicialmente previsto pelo Ministério dos Transportes.

A proposta original previa a publicação dos editais ao longo deste ano, com leilões realizados cerca de três meses depois. No entanto, nenhum dos prazos foi atendido, obrigando o governo a reformular completamente o calendário.

Segundo o Ministério dos Transportes, os atrasos refletem a complexidade e o caráter inovador da nova política ferroviária, que busca ampliar a segurança jurídica, regulatória e financeira dos projetos. Entre os principais entraves estão ajustes em estudos técnicos, a elaboração dos editais pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a tramitação das propostas no Tribunal de Contas da União (TCU).

A revisão mais significativa envolve os projetos da antiga Malha Sul, que exigirá ampla reconstrução. Os trechos dos corredores Paraná-Santa Catarina, Rio Grande e Mercosul, antes previstos para leilão em dezembro de 2026, foram postergados para março de 2027.

Outro projeto impactado é a extensão norte da Ferrovia Norte-Sul, entre Açailândia (MA) e Barcarena (PA), cujo leilão foi adiado de março para outubro de 2027. Já iniciativas consideradas estratégicas, como a Ferrogrão e o corredor Fico-Fiol, também tiveram seus cronogramas alterados e agora são previstos, com incertezas, para dezembro deste ano.

Apesar dos atrasos, três projetos ainda apresentam possibilidade de avanço em 2026. O Anel Ferroviário Sudeste (EF-118), que ligará o norte do Rio de Janeiro ao Espírito Santo, foi reprogramado para setembro. O corredor Minas-Rio, em análise no TCU, deve ir a leilão em outubro. Já a Malha Oeste, que prevê a reconstrução de 1.593 quilômetros entre Mato Grosso do Sul e São Paulo, tem previsão de oferta em novembro.

Diante do novo cenário, o governo passou a apresentar os cronogramas revisados a investidores nacionais e estrangeiros, além de adotar medidas para tornar os projetos mais atrativos. Entre elas estão mecanismos de investimentos cruzados, aportes públicos, garantias via fundo de infraestrutura e ações para reduzir riscos de demanda.

Especialistas avaliam que os atrasos não surpreendem, diante da complexidade dos projetos e da necessidade de reestruturação de trechos antigos. Para o setor, a prioridade deve ser a consistência dos estudos e a atratividade dos ativos, evitando o risco de leilões sem interessados.

Paralelamente, o governo também tem avançado na revisão e renovação de contratos ferroviários vigentes, incluindo concessões operadas por grandes empresas do setor, em uma tentativa de reequilibrar acordos considerados pouco vantajosos e fortalecer a malha ferroviária nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

RODOVIAS - PELA 1ª VEZ, GARRAFAS PET VIRAM ASFALTO EM RODOVIA FEDERAL

Trecho experimental na BR-459, em Minas Gerais, incorporou 2,6 toneladas de plástico reciclado ao pavimento

Por Mariana Nerome

Uma rodovia federal brasileira recebeu, pela primeira vez, um trecho de pavimento feito com plástico reciclado. Os 968 metros instalados na BR-459, entre os quilômetros 110 e 111, em Pouso Alegre, no sul de Minas Gerais, marcam a estreia da tecnologia em vias sob gestão federal no país.

A execução ficou a cargo da startup Eco Asfalto, sediada no interior de São Paulo, em parceria com a concessionária EPR Sul de Minas, responsável pela BR-459 — rodovia que cruza a Serra da Mantiqueira e drena bacias hidrográficas com saída nos litorais paulista e fluminense.



No trecho pavimentado, o produto absorveu o equivalente a 87.120 garrafas PET de 1,5 litro, Foto: Freepik

No trecho pavimentado, o produto absorveu o equivalente a 87.120 garrafas PET de 1,5 litro, totalizando cerca de 2,6 toneladas de plástico incorporado ao revestimento.

RODOVIA FEDERAL

A mistura utilizada recebe o nome de Caet — Concreto Asfáltico Ecológico Termoplástico — e combina asfalto convencional com um ativo polimérico derivado de plástico pós-consumo e resíduos industriais. O material entra na composição para melhorar as propriedades mecânicas do pavimento e reduzir a dependência do ligante asfáltico originado do petróleo.

Antes de chegar a uma rodovia federal, a tecnologia já havia sido usada em uma via vicinal de Matão, em ruas de Cabreúva e em duas obras no município de São Paulo, além de um trecho da concessão Rota das Bandeiras, da CCR. A obra na BR-459 representa, portanto, um salto de escala para a empresa.

PRÓXIMOS PASSOS

A partir de agora, o trecho entra em fase de monitoramento técnico em intervalos de 30, 60 e 90 dias. Os dados coletados vão compor um dossiê que a Eco Asfalto pretende protocolar no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) até 17 de agosto deste ano, prazo para a conclusão do processo de homologação nacional.

Com a aprovação, a empresa pretende ampliar o uso do Caet para concessões e rodovias federais em todo o território nacional ainda em 2026 e, no ano seguinte, levar a tecnologia para outros países da América Latina.

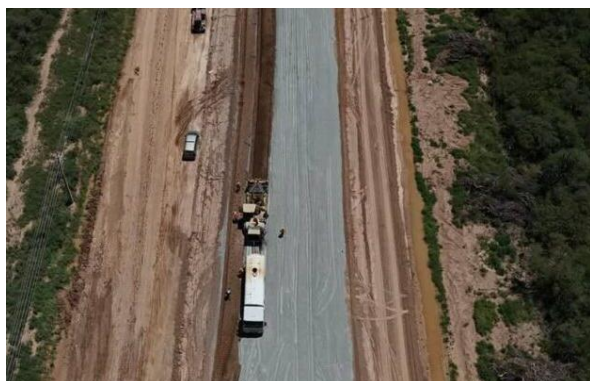
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

RODOVIAS - RECEITA FEDERAL FAZ EXPEDIÇÃO TÉCNICA NO CORREDOR BIOCEÂNICO

Missão percorrerá Brasil, Paraguai, Argentina e Chile para avaliar infraestrutura, controles de fronteira e oportunidades de integração

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Receita Federal realiza expedição técnica no Corredor Bioceânico para fortalecer preparação aduaneira e logística. Foto: Ricardo Stuckert/PR

A Receita Federal está realizando, do dia 30 de maio a 8 de junho, uma expedição técnica no Corredor Bioceânico, com a participação de oito servidores das áreas de comércio exterior, repressão aduaneira, inteligência e relações internacionais.

A missão percorre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, passando por postos de fronteira, unidades

aduanas, estruturas logísticas e portos do Pacífico. O objetivo é avaliar, em campo, os desafios e as oportunidades do futuro funcionamento do corredor.

Durante a expedição, serão analisados aspectos como infraestrutura, controles aduanas, tempos de passagem, gestão de risco, cooperação internacional e facilitação do comércio. As informações levantadas vão subsidiar o planejamento da Receita Federal diante do crescimento esperado dos fluxos logísticos e comerciais ligados ao Corredor Bioceânico.

A ação integra a atuação da Receita Federal nas fronteiras, com foco em integração, modernização e cooperação internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - UMA VERDADE INCONVENIENTE NOS PORTOS BRASILEIROS

Por Alfredo Rodrigues

Esses números não são projeções alarmistas. São cálculos de risco baseados em séries históricas e modelos climáticos validados. E sua implicação prática é direta: infraestruturas projetadas para o clima do século XX estão sendo operadas em condições que esse clima já não mais oferece.

O Brasil construiu, ao longo de décadas, uma infraestrutura portuária capaz de sustentar uma das maiores economias do mundo. Protegê-la das mudanças climáticas não é custo, mas condição de continuidade. Cada real investido em adaptação hoje valerá muitos reais evitados em perdas operacionais, reconstruções emergenciais e contratos rompidos amanhã.

Em 2024, os portos brasileiros movimentaram 1,32 bilhão de toneladas de cargas. Na época, foi um recorde histórico, celebrado com entusiasmo pelo setor e pelas autoridades. O número era impressionante. Mas há outro dado, bem menos festejado, que deveria ocupar ao menos o mesmo espaço nas agendas dos gestores públicos e privados. Naquele mesmo ano, secas simultâneas nos corredores Norte e Sul das hidrovias do País, evento descrito por executivos do setor como “inusitado” e “historicamente severo”, reduziram em 33% a movimentação de cargas na hidrovia Paraná-Paraguai, derrubando a receita da operação em 37%. Enquanto os recordes de movimentação eram comemorados, o clima cobrava, silenciosamente, sua conta.

O contraste é revelador. O Brasil possui um dos maiores e mais estratégicos sistemas portuários do mundo, porta de saída de commodities que alimentam cadeias de abastecimento globais, de grãos a minérios, de suco de laranja a açúcar, de petróleo a celulose. Seus portos respondem por mais de 95% do comércio exterior em volume. E, no entanto, a adaptação climática desse sistema ainda caminha em passos lentos demais para o ritmo acelerado com que os eventos extremos se multiplicam.

Durante anos, enchentes, vendavais, ressacas e secas foram tratados pelos administradores portuários como fatalidades climáticas: imprevisíveis, esporádicas, cobertas por seguros e esquecidas logo depois. Esse enquadramento ficou obsoleto. O que a ciência demonstra, e o que a experiência operacional dos últimos anos confirma, é que esses fenômenos deixaram de ser pontuais e passaram a compor um padrão estrutural. Ignorá-los é uma decisão de gestão, não uma fatalidade.

O levantamento mais completo sobre o tema foi conduzido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em parceria com a cooperação técnica alemã (GIZ) e publicado em etapas entre 2021 e 2022. Essa pesquisa analisou 21 portos públicos costeiros brasileiros e chegou a conclusões que deveriam ter provocado reação imediata do setor. Os vendavais foram identificados como a ameaça mais crítica: sete portos já operam hoje com risco alto ou muito alto diante desse fenômeno, entre eles Santos (SP), Paranaguá (PR), Imbituba (SC), Rio Grande (RS) e Recife (PE). Até 2030, o aumento do nível do mar deve afetar 11 dos 21 complexos marítimos avaliados. Em 2050, se nada for feito, 16 instalações estarão expostas a riscos elevados de vendaval, o dobro do número atual.

Esses números não são projeções alarmistas. São cálculos de risco baseados em séries históricas e modelos climáticos validados. E sua implicação prática é direta: infraestruturas projetadas para o clima do século XX estão sendo operadas em condições que esse clima já não mais oferece.

O que existe e o que ainda falta

Seria injusto dizer que o Brasil não fez nada. Há iniciativas relevantes, e é preciso reconhecê-las. A Antaq publicou um Guia para Condução de Levantamentos de Risco Climático e Medidas de Adaptação para Infraestruturas Portuárias, ferramenta técnica valiosa, embora ainda pouco utilizada de forma sistemática pelos portos. O complexo marítimo de Santos, o maior da América Latina, recebeu em 2022 um estudo customizado que mapeou suas principais ameaças: chuvas persistentes, vendavais, inundações fluviais, ressacas e neblina. E propôs medidas de adaptação específicas. O projeto-piloto “Porto-Cidade Santos”, concluído em 2024, avançou na compreensão da relação entre o porto e o território urbano sob o prisma da resiliência climática. Programas como o ProAdapta, o Pomuc e o Terramar sinalizam uma agenda federal em construção.

No campo da descarbonização — que, diga-se desde já, não é o mesmo que adaptação, mas integra a mesma equação climática —, a Antaq aprovou, em outubro do ano passado, o terceiro eixo de seu estudo sobre descarbonização, infraestrutura e hidrogênio verde, analisando práticas em cinco terminais selecionados: Itaqui (MA), Pecém (CE), Paranaguá, Santos e Açu (RJ). O próprio diretor relator do processo, Caio Farias, foi direto: “a descarbonização portuária é essencial para manter a competitividade do Brasil no comércio global”.

São avanços reais. Mas insuficientes. E, mais grave: desiguais. Uma parcela ainda minoritária dos portos brasileiros adota medidas concretas que os tornem resilientes. A maioria conhece os riscos, os estudos existem, mas não os incorporou a seus planos operacionais, contratos de arrendamento ou modelos de gestão de risco. Há um abismo entre o diagnóstico e a ação.

Parte desse abismo tem explicação estrutural. Muitos contratos de concessão e arrendamento portuários ainda não contemplam exigências específicas para riscos climáticos, nem mecanismos que incentivem seguros adequados à nova realidade. O licenciamento ambiental, na maior parte dos casos, não incorpora de forma sistemática projeções sobre elevação do nível do mar, aumento de chuvas intensas ou efeitos indiretos das mudanças climáticas. Os planos de contingência ambiental exigidos pela Antaq, pelo Ibama e pela Marinha do Brasil precisam ser integrados a uma política mais ampla e tecnicamente robusta de gestão de riscos.

Há ainda uma lacuna no mercado segurador. Eventos climáticos extremos estão se multiplicando, mas não estão sendo plenamente cobertos. Diagnóstico elaborado pelo setor segurador em 2025 é claro: os terminais privados convivem com uma combinação de riscos regulatórios, ambientais e climáticos para os quais o mercado brasileiro de seguros ainda não tem respostas adequadas. A Antaq tornou obrigatória a contratação de seguros pelos terminais de uso privado (TUPs) desde fevereiro de 2024, um passo importante, mas a cobertura efetiva ainda é fragmentada.

Há também uma questão jurídica que não pode ser ignorada: quando os eventos extremos deixam de ser pontuais e se tornam estruturais, o conceito de “caso fortuito”, que isenta o operador de responsabilidade civil, começa a perder sustentação legal. Seguradoras, operadores e gestores portuários precisarão enfrentar essa realidade em breve, nos tribunais ou nas mesas de negociação.

Uma questão estratégica e urgente

A pergunta que o setor portuário precisa responder com honestidade é: o que acontece com a economia brasileira se um de seus principais corredores de exportação ficar inoperante por dias, semanas ou meses? A resposta é conhecida. O Brasil depende de sua infraestrutura portuária de forma existencial. Interrupções operacionais não afetam apenas o setor, afetam contratos de exportação, preços de commodities, seguros de cargas, créditos de custeio agrícola e a percepção de risco do país perante investidores internacionais.

Um porto que para por causa de um vendaval fora do padrão histórico não é apenas um problema logístico. É uma falha de governança. É sinal de que a infraestrutura não foi dimensionada para o



mundo em que opera. E esse é exatamente o risco que o clima está trazendo, não no futuro, mas agora.

Há também uma dimensão competitiva que o Brasil não pode ignorar. Os principais portos europeus, como Roterdã (Países Baixos), Antuérpia (Bélgica) e Hamburgo (Alemanha), já adotam planos de adaptação climática detalhados, integrados a suas estratégias de longo prazo e vinculados a critérios ambientais exigidos por armadores e traders globais. O financiamento de infraestrutura portuária por bancos multilaterais e fundos internacionais está cada vez mais condicionado à comprovação de resiliência climática. Não é ideologia verde: é critério de risco. Portos que não demonstrarem capacidade de adaptação terão crescente dificuldade de atrair investimento privado e de manter contratos com grandes operadores internacionais.

O que precisa mudar. E agora

Três frentes são inadiáveis.

A primeira é regulatória: os contratos de concessão e arrendamento precisam incorporar cláusulas climáticas obrigatórias, exigindo planos de adaptação, metas mensuráveis e mecanismos de revisão periódica à luz de novos dados científicos. O licenciamento ambiental precisa ser atualizado para incluir projeções climáticas como critério padrão.

A segunda é técnica: os levantamentos de risco climático já realizados pela Antaq e pela GIZ precisam ser convertidos em planos de ação vinculantes, com cronogramas, orçamentos e responsáveis definidos. O Guia de Boas Práticas lançado pela Antaq ano passado é um avanço, mas guias não constroem berços de atracação nem dragam canais. Precisam virar investimento.

A terceira é financeira: o setor público e o privado precisam desenhar, juntos, instrumentos de financiamento específicos para adaptação climática portuária, combinando recursos do orçamento público, do sistema financeiro nacional e de linhas internacionais disponíveis em bancos de desenvolvimento como o BID, o Banco Mundial e o KfW alemão, com quem a Antaq já mantém interlocução ativa.

O Brasil construiu, ao longo de décadas, uma infraestrutura portuária capaz de sustentar uma das maiores economias do mundo. Protegê-la das mudanças climáticas não é custo, mas condição de continuidade. Cada real investido em adaptação hoje valerá muitos reais evitados em perdas operacionais, reconstruções emergenciais e contratos rompidos amanhã.

A pergunta não é mais se o clima vai afetar os portos brasileiros. Ele já afeta. A pergunta é se o Brasil vai agir antes ou depois do próximo desastre.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 05/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - O CLIENTE NO CENTRO DA OPERAÇÃO: POR QUE PREVISIBILIDADE VIROU DIFERENCIAL NA LOGÍSTICA

Por Beto Umbuzeiro

Em um ambiente influenciado por oscilações econômicas, mudanças regulatórias, eventos climáticos e desafios logísticos globais, a capacidade de antecipar cenários e oferecer visibilidade ao cliente passou a ser um ativo valioso

O Porto de Santos iniciou 2026 com um resultado histórico: 59,3 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e abril, o maior volume já registrado para o período. O dado confirma a força do comércio exterior brasileiro, mas também evidencia uma mudança importante no setor logístico. Em um cenário de operações cada vez mais intensas e complexas, o cliente não busca apenas transporte, armazenagem ou preço competitivo. Ele quer previsibilidade.



A logística deixou de ser apenas uma etapa operacional para assumir um papel estratégico nos negócios. Quem importa ou exporta precisa de informações confiáveis para planejar estoques, cumprir contratos, organizar fluxos de produção e atender mercados cada vez mais exigentes. Quando uma carga atrasa ou uma informação não chega no momento certo, os impactos vão muito além da operação portuária.

Por isso, a previsibilidade tornou-se um diferencial competitivo. Em um ambiente influenciado por oscilações econômicas, mudanças regulatórias, eventos climáticos e desafios logísticos globais, a capacidade de antecipar cenários e oferecer visibilidade ao cliente passou a ser um ativo valioso.

Nesse novo contexto, ganham espaço os parceiros capazes de fornecer informações claras sobre cada etapa do processo. Mais do que saber onde está a carga, o cliente quer entender prazos, identificar riscos e tomar decisões com maior segurança. A pergunta deixou de ser apenas quanto custa a operação e passou a incluir o grau de confiança que ela oferece.

Essa transformação exige integração. Armazenagem, transporte rodoviário, documentação, agendamentos e atendimento precisam funcionar de forma coordenada. Quanto maior a conexão entre essas etapas, maior a capacidade de entregar eficiência, segurança e previsibilidade.

Na Transbrasa, acompanhamos essa evolução de perto. A experiência mostra que infraestrutura continua sendo fundamental, mas não é suficiente por si só. O diferencial está na capacidade de integrar serviços, compartilhar informações com agilidade e construir relações de confiança com os clientes.

O crescimento da movimentação no Porto reforça uma realidade: a logística do futuro será cada vez mais orientada por dados, planejamento e capacidade de resposta. Movimentar cargas continuará sendo a essência do setor. Mas será a previsibilidade oferecida ao cliente que definirá os operadores mais preparados para os desafios dos próximos anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - “MOMENTO (E OPORTUNIDADE) DE SE REPENSAR O LICENCIAMENTO AMBIENTAL”

Por Frederico Bussinger

A economia, a infraestrutura, os serviços públicos (incluindo seus aspectos sociais) vêm sendo negativamente afetados pelo sistema de licenciamento e fiscalização ambiental vigente sem que, em contrapartida, dele resulte uma eficaz e adequada proteção do meio ambiente.

Seria o licenciamento ambiental instrumento homólogo ao controle de qualidade? O planejamento e a gestão ambiental instrumentos homólogos à garantia da qualidade? O que seriam as melhorias contínuas na cultura/instrumentos ambientais? A pensar!

“Deus dá o frio conforme o cobertor”

Trecho da música “Saudosa Maloca” (1951), de autoria de Adoniran Barbosa (1910-1982)

Executivos privados e, mesmo, dirigentes públicos, “empreendedores” (para usar o termo legal e normativo) criticam, com frequência, os processos de licenciamento ambiental por postergarem e, às vezes, acabarem inviabilizando projetos e a realização de investimentos, inclusive e principalmente em infraestruturas e serviços públicos. Essa crítica abrange, quase que indiferentemente, licenciadores federais e estaduais, como seus pares municipais.

Por seu turno, órgãos licenciadores e entidades ambientalistas muitas vezes olham/tratam os “empreendedores” como se estes estivessem buscando viabilizar empreendimentos inexoravelmente agressores do meio ambiente e/ou tivessem apresentado projetos que, ainda que plausíveis, não tratam adequadamente as questões ambientais.



O mais provável é que ambos os grupos tenham razão. Alguma! Pior: que tenhamos logrado estabelecer no Brasil, ao longo das últimas décadas, um sistema que, na prática, incorpora o pior de dois mundos: a economia, a infraestrutura, os serviços públicos (incluindo seus aspectos sociais) vêm sendo negativamente afetados pelo sistema de licenciamento e fiscalização ambiental vigente sem que, em contrapartida, dele resulte uma eficaz e adequada proteção do meio ambiente.

Aliás, tampouco os povos tradicionais, em particular os “indígenas e tribais”, foco da Convenção OIT-169: quem não está a par, basta ler o mais recente Informe Especial do “Fórum Brasileiro de Segurança Pública” sobre a Amazônia, divulgado em NOV/25; assim como vários recortes desse estudo publicado pela grande imprensa, sites confiáveis e até matéria na imprensa internacional (Washington Post, dos Estados Unidos, p.ex). Poderá tomar conhecimento do (acelerado) avanço das explorações irregulares de áreas indígenas na Amazônia (no Pará, em particular) e/ou do avanço das facções, especialmente nas regiões ribeirinhas.

A razoavelmente recente e crescente tomada de consciência da necessidade de realização das CLPIs – Consultas Livres, Prévias e Informadas aos “povos indígenas e tribais” – apenas tornou esse quadro um pouco mais complexo: elas são previstas na OIT-169, incorporada ao ordenamento jurídico pátrio em 2002, mas só mais recentemente a ficha caiu, com todas suas implicações, para a grande maioria dos atores envolvidos com infraestrutura. Particularmente a infraestrutura logística. Mas, também, tem ficado patente a falta de alinhamento entre os órgãos governamentais que, em princípio, deveriam dela tratar e seus resultados processar.

Para completar a nebulosidade do quadro, a “Lei Geral de Licenciamento Ambiental” (Lei nº 15.190/2025) entrou em vigor com feição bastante distinta, após 52 dos 63 vetos presidenciais terem sido derrubados pelo Congresso Nacional e os respectivos dispositivos terem sido reincorporados ao texto ora em vigor. O Licenciamento Ambiental Especial – LAE (para empreendimentos estratégicos) veio a ser objeto de regulamentação por outra lei, resultante de negociação, quatro meses depois (Lei nº 15.300/25). Mas, ante a derrubada de meia centena de vetos, será que o Executivo se sente estimulado e tem pressa em regulamentar as demais pendências da lei?

Esse quadro indica a necessidade do Brasil dar um passo adiante em várias dessas frentes. E, para tanto, benchmarking e boas práticas internacionais podem ser de grande utilidade.

O licenciamento ambiental em outros países

Evidentemente o tema é vasto e complexo, mesmo porque em muito depende/reflete o regime político, o sistema econômico, as heranças históricas e culturais, etc. de cada país. Assim, extrapolaria o espaço do artigo. Entretanto há três iniciativas, razoavelmente recentes, que merecem atenção por afinidades e/ou contraposições com as normas e práticas brasileiras:

Ibama (2015; 101 pgs): estudo comparativo de modelos de Licenciamento Ambiental – LA, Avaliação de Impacto Ambiental – AIA e Compensação Ambiental – CA.

PPI (Programa de Parcerias de Investimento, 2020; 355 pgs): análise comparativa de dez anos de licenciamentos do Ibama na área de petróleo e gás, cotejando-a com alguns benchmarking internacionais.

CNI (Confederação Nacional da Indústria, 2021; 206 pgs): análise comparada de dez aspectos dos processos de licenciamento ambiental nos países do G7.

Por ser o mais genérico, e também o mais recente, vale ilustrar esse caleidoscópio destacando, sinteticamente, alguns aspectos da publicação da CNI:

Instituições intervenientes: Nos países do G7, o órgão ambiental de nível nacional está voltado para a formulação de políticas públicas nacionais e edição de normas, embora detenha algumas competências executivas. Negociação (sim, negociação!), em diversas dimensões, é conceito-chave em praticamente todos eles: seja entre entes federados para se definir quem será o líder dos entes

envolvidos. Em alguns casos, essa liderança é definida a partir da função/variável predominante, podendo ser desde o órgão de recursos hídricos até os de saúde pública, segurança, agricultura, energia, conservação de locais e monumentos, patrimônio arqueológico, a depender do tipo de impacto mais relevante relacionado ao empreendimento. Em vários casos, o processo de licenciamento começa e termina no órgão setorial (agricultura, energia, indústria, entre outros setores).

Guias de orientação: Em todos os países, as páginas governamentais são ricas em matéria de informação ambiental, a exemplo de guias, formulários, mapas, instrumentos de planejamento, banco de dados alimentados mediante o monitoramento contínuo, entre outras modalidades de orientação a quem precisa licenciar um empreendimento. Além de se aproveitar todo o conhecimento produzido, o órgão licenciador também informa ao empreendedor os estudos e as pesquisas que se encontram em andamento.

Integração com os instrumentos de planejamento: Os instrumentos de planejamento devem ser, necessariamente, considerados nos estudos de AIA em todos os países do G7. Essa integração do licenciamento com os instrumentos de planejamento mostrou-se mais eficiente nos países que adotam a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), uma vez que, ao serem estudados os impactos ambientais de planos, programas e projetos relacionados às políticas públicas, há uma redução da quantidade de estudos demandados pelo órgão ambiental aos empreendedores, pois esses impactos já foram devidamente avaliados (o que parece óbvio, não?).

Tipos de licenças ambientais: Em quase todos os países adota-se a licença única, que impõe obrigações para todas as etapas da vida do empreendimento, devidamente acompanhada por um importante sistema de monitoramento. Somente no Reino Unido, identificou-se a existência de duas manifestações governamentais: “permissão de planejamento” e “consentimento subsequente”.

Avaliação de Impactos Ambientais – AIA: Apesar da adoção de diretivas gerais da União Europeia referentes a AIA, há bastante dispersão no tocante a este quesito. Há casos de listas com tipologia de empreendimentos aos quais sempre se aplicará o rito do EIA. Há listas de análises caso a caso. Outras listas de “exclusões categóricas”. Casos cabíveis de audiências públicas, seja por iniciativa do órgão licenciador como quando requerida por conselho regional, conselhos municipais ou associações da sociedade civil.

Avaliação Ambiental Estratégica – AAE: É obrigatória no Canadá e em todos os países europeus do G7, com a indicação expressa dos tipos de planos, programa e projetos sujeitos a esse tipo de avaliação. Na Itália, também há a Avaliação de Incidência e a de Impacto na Saúde!

Compensação ambiental: É adotada nos USA e em todos os países europeus do G7. Há muitas particularidades entre o instrumento dos diversos países, chamando atenção o caso alemão, onde existem dois tipos de compensação: a de “restauração”, com o objetivo de reversão do dano, com ação direta no local e nas espécies prejudicadas; e a de “substituição”, em que a ação direta não é possível, razão pela qual deve ser realizada a intervenção compensatória, em outro local.

Participação da sociedade: A consulta pública dá-se em todos os países do G7, e abre-se prazo para a oitiva da população em vários momentos do processo. Essa participação dá-se, na maioria das vezes, por escrito, na página do órgão licenciador. Chamou a atenção o procedimento inicial adotado pelo Canadá, que prevê planos de participação social e de participação indígena logo no início do processo.

Prazos: No Canadá e na Itália, os processos podem levar até dois anos, para empreendimentos sem EIA, e de quatro a cinco anos, para os que precisam de EIA. No Japão, a média é de dois anos para os de impactos mais significativos. No Reino Unido, os sujeitos ao EIA levam, aproximadamente, um ano. Nos USA, dois meses, para os licenciados sem EIA, e até seis meses, nos casos com EIA. Na Alemanha, a média geral é de sete meses. Na França, nove meses para a autorização ambiental simplificada e 18 meses para os casos de EIA.



Há muito mais em termos de alternativas, oportunidades nos estudos do Ibama, do PPI e da CNI: valem ser lidos, analisados e cotejados com as normas, práticas e cultura brasileira!

Benchmarking de outros setores

A Revolução Industrial fez surgir as primeiras ideias e instrumentos de “controle de qualidade” como forma de evitar que a produção, em larga escala (por vezes envolvendo equipes de trabalho e, mesmo, plantas industriais distintas), gerasse produtos com características muito díspares, distintas do projetado/especificado. Os resultados dos primeiros tempos foram revolucionários, resultando em padrões de produção em muitos casos antes só alcançáveis por experientes artesãos, com suas produções limitadas.

Com o passar do tempo, foi-se percebendo que, apesar dos resultados positivos, em termos de qualidade dos produtos, o novo modelo/sistemática impunha custos elevados ao processo produtivo, visto que uma parte da produção acabava, inexoravelmente, sendo descartada. Para enfrentar esse novo desafio, gerentes e técnicos tiveram de mudar seu foco: de um “controle fim de tubo”, cujo escopo era o bem produzido (uma abordagem “passa-não-passa” ao final da linha de produção), o objeto de observação passou a ser, agora, o “processo”, o processo produtivo, na busca de se minimizar, antecipadamente, o percentual e o valor de produtos refugados.

Já no final do Século XX, um novo passo foi dado: A introdução do conceito de “melhoria contínua”, elemento central das normas ISO da Série 9.000. Aliás, tal conceito também veio a integrar as normas da Série 14.000 (ambiental) e 18.000 (segurança e saúde no trabalho).

Em síntese: do “controle” para a “garantia” da qualidade e, esta, passando a ser submetida a “melhoria contínua”!

O processo de desenvolvimento da “cultura da qualidade”, aqui sinteticamente descrito, veio a marcar, indelével e irreversivelmente, não só a evolução do processo produtivo, do modo de produção, como as relações fornecedor-cliente e, até, as relações no comércio internacional. E não seria exagero dizer que seus impactos atingiram, inclusive, diversos valores e aspectos das relações sociais dos tempos atuais. O meio ambiente, inclusive.

Seria o licenciamento ambiental instrumento homólogo ao controle de qualidade? O planejamento e a gestão ambiental instrumentos homólogos à garantia da qualidade? O que seriam as melhorias contínuas na cultura/instrumentos ambientais? A pensar!

O certo é que, se no Brasil há desafios a serem enfrentados nessa interface infraestrutura-meio ambiente, é igualmente verdade que há boas práticas, benchmarkings diversos; seja de outras áreas (em que a qualidade é, apenas, um exemplo), seja do próprio licenciamento em outros países.

Talvez estejamos (ou tenhamos que estar), no Brasil, no limiar de uma grande inflexão no tratamento da questão ambiental, algo que também ocorreu algumas vezes ao longo de quase século e meio da “cultura da qualidade”.

No que tange especificamente ao normativo, a regulamentação da nova “Lei Geral de Licenciamento Ambiental” não seria uma oportunidade para essa inflexão?

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/06/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO AINDA AVALIA CONVENIÊNCIA DE ENCONTRO ENTRE LULA E TRUMP NO G7

Mesmo sem uma reunião formal, os dois, porém, devem inevitavelmente se encontrar durante a cúpula

Por Sérgio Roxo — Brasília



07.05.2026 - Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante Encontro com o Presidente dos Estados Unidos, Donald Trump. — Foto: Ricardo Stuckert / PR

O governo brasileiro ainda avalia a conveniência ou não de uma nova reunião entre os presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump durante o encontro do G7, entre os dias 15 e 17 deste mês na França. O entendimento é que não faria sentido pedir uma conversa, sendo que os dois chefes de Estado estiveram juntos no último dia 7 em Washington.

Uma nova reunião faria sentido, na visão do Brasil, se surgisse algum ponto que Lula pudesse discutir com Trump sobre tarifas ou classificação de facções criminosas como grupos terroristas. Esse cenário dependeria de conversas prévias entre os auxiliares dos dois presidentes. O governo brasileiro não fez até o momento o pedido de reunião com Trump.

Mesmo sem uma reunião formal, Lula e Trump, porém, devem inevitavelmente se encontrar durante a cúpula, já que o número de participantes é limitado. O G7 é formado pelas sete maiores economias do mundo. O Brasil não faz parte do grupo, mas foi convidado pelos anfitriões franceses para participar.

Na última quarta-feira, Lula disse que decidiu ir ao G7 diante da possibilidade de serem impostas novas tarifas pelos Estados Unidos a produtos brasileiros.

— Eu nem ia no G7, mas agora eu vou, porque é preciso alguém colocar ordem na casa e dar um fim no desmonte do multilateralismo, no desmonte da democracia e na desvalorização das instituições — disse o presidente brasileiro, na abertura da reunião ministerial na quarta-feira.

Desde o encontro entre Lula e Trump na Casa Branca em 7 de maio, os Estados Unidos classificaram as facções brasileiras PCC e CV como organizações terroristas e concluíram duas investigações sobre relações comerciais que propuseram a adoção de tarifas de 25% e de 12,5% sobre produtos importados do Brasil.

Mesmo se não se reunir com Trump, Lula deve, de acordo com expectativa de integrantes do governo, abordar na sua fala no G7 a questão das tarifas, já que um dos temas centrais da cúpula deve ser “os desequilíbrios macroeconômicos globais”.

Nesta semana, os EUA divulgaram dois relatórios sobre investigações conduzidas com base na Seção 301, da Lei de Comércio. Na primeira delas, anunciada na terça-feira, o governo Trump sugeriu um tarifaço de 25% sobre produtos brasileiros, em um processo sobre práticas comerciais que considera desleais, que vai do uso do Pix, passando por questões de propriedade intelectual, a decisões judiciais

e desmatamento. O relatório pondera que determinados atos, políticas e práticas do governo brasileiro são “irrazoáveis” e “oneram ou restringem” o comércio dos EUA com o país.

No dia seguinte, Washington anunciou a proposta de uma tarifa de até 12,5% a 60 países por supostas falhas relacionadas ao “trabalho forçado”, o que significaria que o Brasil, por exemplo, não impede a entrada de produtos no país que desrespeitam essas regras. O relatório também aponta irregularidades no país em segmentos específicos.

O movimento foi interpretado por economistas e especialistas em comércio exterior como uma tentativa de Trump de reerguer seu “muro tarifário” depois que a Suprema Corte dos EUA derrubou em fevereiro as taxas de importações que haviam sido anunciadas pelo republicano em 2025.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/06/2026

GUERRA NO ORIENTE MÉDIO LEVA PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS A REFORÇAR ESTOQUES E BUSCAR ALTERNATIVAS AO PETRÓLEO

Por Ana Carolina Diniz



Operação do exército israelense em Gaza. Guerra no Oriente Médio — Foto: Menahem KAHANA / AFP

A guerra dos Estados Unidos contra o Irã já dura mais de três meses e não tem prazo para acabar. Os impactos na economia brasileira estão refletidos em índices como os que medem a inflação, mas também influenciaram mudanças em pequenas e médias empresas. Com a volatilidade dos preços do petróleo e o temor de novos problemas logísticos, negócios de diferentes setores estão antecipando compras e apostando em alternativas para reduzir a

dependência de derivados do petróleo.

No setor automotivo, o cenário incerto e o vai e vem nos preços do petróleo começam a se refletir no comportamento dos consumidores brasileiros, que passaram a enxergar os veículos híbridos e eletrificados não mais como uma tendência distante, mas como uma solução concreta, acessível e segura para os próximos anos, explica Rachel Tsung, CEO do T-Line, grupo que reúne 13 concessionárias. Em alguns modelos híbridos, a espera já pode chegar a três meses, algo completamente diferente do cenário de 2025.

- Antes existia uma resistência maior, principalmente por dúvidas sobre autonomia, infraestrutura de recarga e manutenção. Agora, os clientes entendem que o híbrido resolve justamente essa transição, porque entrega economia de combustível, tecnologia embarcada, sustentabilidade e ainda elimina boa parte das objeções ligadas aos veículos 100% elétricos.

Rachel destaca ainda que o Brasil possui uma posição privilegiada nesse processo graças à liderança na produção de biocombustíveis, especialmente o etanol derivado da cana-de-açúcar. Segundo ela, a combinação entre eletrificação e biocombustíveis pode reduzir a vulnerabilidade do país às crises internacionais do petróleo e criar uma alternativa competitiva para a mobilidade do futuro.

Na área de logística, o efeito dos custos também foi percebido pelas empresas. Leandro Hiebl, CEO da AgilFix, empresa brasileira especializada na fabricação de cintas reutilizáveis para amarração de cargas, explica que a escalada do petróleo pode resultar em um aumento de até 65% no preço do filme stretch, plástico amplamente utilizado para a contenção de mercadorias paletizadas.

- Essa dependência do derivado de petróleo é uma ferida aberta que corrói as margens das empresas da noite para o dia.

Como a empresa utiliza alguns componentes derivados de petróleo na fabricação das cintas, decidiu agir preventivamente. Segundo ele, logo no início da ofensiva, a empresa fez um aporte expressivo e comprou matéria-prima suficiente para garantir um ano inteiro de produção ininterrupta.

Para tanto, a operação foi financiada parcialmente com recursos do Pronampe, aproveitando as condições de crédito e a carência de 11 meses oferecida pelo programa. Segundo o executivo, a estratégia permitiu travar custos, preservar o caixa da empresa e ampliar a capacidade de atender clientes que buscam alternativas aos insumos derivados do petróleo.

Com três operações no Oriente Médio — Kuwait, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos —, a CleanNew, rede de higienização e blindagem de estofados, orientou os franqueados da região a anteciparem a compra dos produtos da rede para minimizar impactos futuros nos custos e garantir melhores condições comerciais e abastecimento para a operação.

Com a oscilação do petróleo, muitos franqueados passaram a aumentar os estoques para garantir preços e manter a previsibilidade do negócio. Esse movimento contribuiu para um crescimento de 250% na demanda pelos produtos da marca. Além disso, a empresa lançou uma versão em spray de seu produto, o que ajudou a ampliar a distribuição em supermercados e a diversificar as fontes de faturamento da marca.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/06/2026

EMBRAER ALCANÇA 500 ENCOMENDAS DE JATOS E2, AERONAVES DE NOVA GERAÇÃO

Modelos da linha tem apenas nove anos desde primeiro voo, em 2017, e são reconhecidos pelo menor consumo de combustível

Por Paulo Renato Nepomuceno — Rio de Janeiro



Aeronave E195-E2, da Embraer — Foto: Divulgação/Embraer

A Embraer anunciou nesta sexta-feira um novo pedido de mais 15 aeronaves E195-E2 pela americana Azorra, empresa conhecida no meio como “lessor”, que arrenda aeronaves para outras companhias.

A compra da americana dá ainda direitos para a aquisição de mais 15 jatos, o que pode elevar a 50 o número de aeronaves Embraer na frota da

Azorra.

O pedido, diz comunicado da companhia, representa um marco importante para o programa E2 da Embraer, elevando o total de pedidos para mais de 500 aeronaves narrow body (de fuselagem estreita). Inaugurada em 2017 após anos de projeto, já existem no mercado mais de 200 aeronaves da classe E2, em operação com 24 clientes mundo afora.

Os aviões da linha possuem melhor eficiência de consumo de combustível e oferecem também mais conforto aos passageiros do que a geração anterior. O E195-E2 é a maior aeronave comercial da Embraer, reconhecido pelo baixo consumo e pelas menores emissões, além de ser mais silencioso.

Arjan Meijer, Presidente e CEO da Embraer Aviação Comercial, disse que a Azorra tem sido uma importante parceira para a linha durante os últimos anos. “Este novo pedido é mais uma forte demonstração das excepcionais vantagens econômicas, de desempenho e de conforto aos passageiros dessa aeronave. Ultrapassar 500 pedidos do E2 é um momento de alegria para a Embraer e reflete a crescente demanda por aeronaves de tamanho certo e mais eficientes”, disse Meijer.

Em um dia negativo para o Ibovespa, as ações da Embraer sobem 4,8% na sessão, aos R\$ 73,05. Ainda assim, no ano, a fabricante de aeronaves vê seus papéis caírem 17,5% desde janeiro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/06/2026

ENTREVISTA: PAÍS VAI AUMENTAR COOPERAÇÃO COM EUA NO COMBATE AO CRIME, DIZ SECRETÁRIO DA RECEITA

Segundo Robinson Barreirinhas, mesmo com ruídos no relacionamento com o governo Trump na política e no comércio, Brasil pretende intensificar troca de informações para identificar patrimônio de contribuintes brasileiros no exterior

Por Fabio Graner e Thaís Barcellos — Brasília



Secretário da Receita diz que operações já identificaram que parte do dinheiro do crime organizado passa pelo estado americano — Foto: Keiny Andrade/Valor

O Brasil deve ampliar a cooperação com os americanos no combate ao crime organizado, afirma o secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas. Ele conta que está prevista uma missão este mês para os EUA para tentar estender a parceria ao órgão que cuida da administração tributária no país (IRS). Neste caso, a ideia é aumentar as informações sobre o patrimônio de

brasileiros no exterior.

A medida ocorre no momento em que o governo de Donald Trump coloca em vigor a partir de hoje a classificação das facções Comando Vermelho (CV) e Primeiro Comando da Capital (PCC) como organizações terroristas. Essa mudança de categoria dá a Washington a possibilidade de adotar medidas financeiras e operacionais contra os grupos, além de restringir a migração de integrantes e associados e ampliar o uso da inteligência do Departamento de Defesa dos EUA no possível combate a facções.

No front comercial, nesta semana o governo Trump anunciou um tarifaço de 25% contra o Brasil após conclusões de uma investigação do Escritório do Representante de Comércio dos EUA (USTR, na sigla em inglês) sobre supostas práticas desleais de comércio, que abrangem do Pix ao desmatamento. Além disso, foi proposta tarifa de 12,5% em uma investigação na qual o Brasil é acusado de não coibir adequadamente a entrada de produtos vinculados a trabalho forçado. Com isso, parte das exportações aos EUA pode passar a contar com tarifa de 37,5%.

Se no exterior, a Receita investe em colaboração com o IRS, no Brasil, o Fisco avança em uma parceria com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), o Ministério Público Federal (MPF), segundo Barreirinhas, que vê a união de esforços como um dos trunfos das operações recentes que evidenciaram a infiltração das organizações criminosas em diferentes cadeias econômicas.

O secretário admitiu ainda que a previsão com a arrecadação de dividendos este ano, hoje de R\$ 30 bilhões, deve cair, devido ao movimento de antecipação realizado pelas empresas no fim de 2025.



Sobre a redução da taxa das blusinhas, afirmou que o mais importante foi ter preservado a legislação que mantém o Remessa Conforme funcionando.

Depois de uma série de operações contra lavagem de dinheiro, quanto as facções criminosas como o PCC perderam de dinheiro?

Foi construída uma tecnologia de lavagem de dinheiro que serviu para a prestação de serviços criminosos a diversos personagens que estão aí e se repetem. Os valores são importantes, mas talvez o mais importante é o desvendamento da tecnologia, que está se prestando a uma série de outras investigações. Temos feito muitas reuniões com Ministério Público (MP), Polícia Federal (PF) e outros órgãos, em um entrosamento que nunca houve no Estado brasileiro e que está fazendo a diferença.

Novas operações estão por vir?

Não só operação, mas fiscalizações normais. Na hora que começa a levantar dados, alimentamos a gestão de risco, e isso abre fiscalizações tributárias. É um círculo virtuoso: se a fiscalização identifica outros ilícitos, aciona o MP. Mesma coisa nas operações que a PF e o MP fazem. O volume de informação e de inteligência que estamos colhendo é muito grande.

Apesar de todos esses ruídos que têm aparecido, continuamos avançando na cooperação internacional. Com a aduana americana tem dado frutos importantes. Na semana passada, assinamos acordo de cooperação com o MP de São Paulo. Devemos assinar com o MPF. E, já assinamos com a Polícia Rodoviária Federal. Vemos a formalização de acordos como forma de perenizar esse tipo de ação, para que dentro de determinados protocolos haja troca de inteligência de maneira mais ágil.

O senhor falou em “tecnologia do crime” sendo desvendada. O quanto isso está espalhado no sistema financeiro e na indústria de fundos?

É exagero falar espalhado. São focos. Estamos identificando antes de vir a se tornar um problema sistêmico. É concentrado em alguns pontos, alguns personagens. É que os valores são assustadores. Só na Fluxo Oculto, as quatro fintechs movimentaram R\$ 26 bilhões.

Isso tudo é do crime ou está junto de operações lícitas?

Se não for totalmente, é boa parte. É algo ilegítimo, talvez alguma coisa legítima deva ter, mas o grande volume não. Um indicativo é que uma delas movimentou mais de R\$ 1 bilhão em dinheiro vivo. Isso não tem cabimento, a fintech nem deveria movimentar dinheiro vivo. Imagina R\$ 1 bilhão em papel-moeda? É uma monstruosidade de dinheiro. Quem precisa de papel-moeda? Coisa boa não é, entendeu?

Quanto já se tirou de dinheiro das facções?

Temos estimativas, mas não tem elemento para falar com segurança. Demos prejuízo na faixa de bilhões ou dezenas de bilhões de reais. No mínimo, dificultamos muito a operação das entidades. Tanto que os estados têm dito que aumentou a arrecadação de ICMS. Empresas legítimas ocuparam esse espaço. Sempre disse isso no caso do devedor contumaz: nunca foi questão arrecadatória, sempre foi de saneamento de setores. Tem uma coisa que, para mim, vale muito mais que é a confiança no Estado. O que acontecia antes no setor de combustível era um vexame.

As empresas ligadas a facções usam esse mecanismo?

É que eles ficaram tão gananciosos que nem a empresa que está lavando dinheiro está pagando tributo. Na Carbono Oculto, não tem pagamento de tributo nem dos postos de gasolina. Por outro lado, tem empresas legítimas que depois você vê qual era o esquema. Os criminosos pegavam os recursos, mandavam via fintech para o mercado financeiro e, via gestoras, vão buscando ocultar naquelas cadeias de fundos de investimento.

Mas, em algum momento, esse dinheiro volta. Começa a misturar o dinheiro do crime com o de investidores em geral. E, na Operação Poço de Lobato (no setor de combustíveis), alguns desses fundos estavam investindo no exterior, na verdade, emprestando dinheiro a empresas lá em Delaware (EUA), empréstimos que nunca seriam pagos depois. E o dinheiro, depois que chegava lá, era passado a outras empresas nos EUA, que investiam de volta no Brasil, dinheiro lavado.



Esse uso de Delaware foi colocado no material que o governo entregou a Trump?

Foi. É isso que o presidente tem falado cada vez mais: “Vocês estão falando de organização criminosa no Brasil, que lava dinheiro em Delaware. Façam alguma coisa em Delaware”. As facções lavam lá. Não dá para afirmar de tudo, mas parte dos recursos vai para lá. Como é que alguém chega lá com um bilhão, abre empresa e é a coisa mais normal do mundo? Sendo que exigem esse know your customer (conheça seu cliente, KYC, na sigla em inglês, citado no processo da Seção 301) dos brasileiros?

O que falta na cooperação?

Da parte técnica, a gente não pode reclamar, está avançando. Estamos trabalhando numa missão agora em junho em visita ao IRS, que é a Receita americana, para intensificar e preparar terreno para novos acordos de cooperação. Já temos com a Aduana (nos EUA são órgãos separados). Vamos buscar uma cooperação mais intensa no sentido de troca de inteligência e informações.

Temos contribuintes com patrimônio lá. Da mesma forma que eles têm interesse em que não haja lavagem de dinheiro no território deles, o presidente (Lula) dá sempre o exemplo de um brasileiro que está lá com uma série de patrimônios (em referência ao empresário Ricardo Magro, dono da Refit, a quem Lula já chamou de maior devedor do país). Será que ele está pagando tributo direitinho do lado de lá? É esse tipo de informação que a gente gostaria de ter. Talvez mais importante do que apreender os bens e trazer ao Brasil, é que essas organizações tenham os bens apreendidos. Isso aí é asfixia. Eu sinto das autoridades americanas um apetite para esse tipo de cooperação.

Isso não mudou da semana passada para cá?

Acredito que não muda.

A revogação da taxa das blusinhas pelo presidente Lula frustrou a Fazenda?

A alíquota continua 60%, foi reduzida a zero dentro do Remessa Conforme (programa que simplifica a tributação de compras internacionais). O grande volume de remessas, que é o que é preciso controlar, coisa de 99%, está dentro do programa, menos de US\$ 50. Mas metade da arrecadação vem das remessas superiores a US\$ 50. E se a gente não preservasse o Remessa Conforme, ia perder o controle. Seria um retrocesso gigantesco. A maior interação da Receita com a população brasileira é o Remessa Conforme, é mais do que o Imposto de Renda. Está chegando a 60 milhões de CPFs que usam ou já usaram.

Como vê o cenário para arrecadação neste ano, com a frustração com dividendos e alta do petróleo?

Tiveram duas coisas que aconteceram na aprovação da lei (dos dividendos). Foi incluída no Congresso a regra que lucros relativos a períodos anteriores estariam isentos, desde que aprovados até o fim do ano passado. Sabíamos que no começo do ano o que seria distribuído seria isento, porque é de períodos anteriores. No fim do ano, teve a decisão do STF (Supremo Tribunal Federal) estendendo até janeiro o benefício. Com todo o respeito, a decisão do STF ampliou muito o benefício. Isso vai ter impacto na arrecadação.

Por que a projeção de arrecadação com dividendos está mantida?

(A projeção) tende a cair, mas não temos elementos para analisar isso. Isso não me preocupa, porque não podemos analisar por rubrica, algumas coisas performam melhor, outras pior. O importante é a arrecadação (total) vir conforme a gente está prevendo. E (a taxa de dividendos) é uma alteração estrutural.

Mas por que não reconhecer a frustração antes?

Porque não tenho elemento seguro em relação a isso. Tomamos cuidado para que isso seja feito de maneira segura, para cumprir o espírito da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EMPRESAS APOSTAM EM EXECUTIVOS APOSENTADOS PARA PREPARAR LÍDERES DAS GERAÇÕES MILLENNIAL E Z

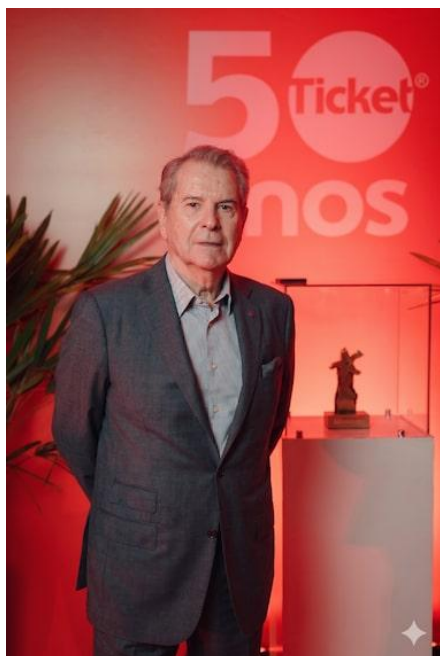
Pesquisa da Robert Half revela que as organizações atraem ex-funcionários para cargos de conselheiros para perpetuar o conhecimento de profissionais seniores e fortalecer a formação de novas lideranças

Por Jayanne Rodrigues

Quando desembarcou em São Paulo, em 1976, o português naturalizado francês Firmin Antonio, hoje com 80 anos, tinha uma missão: implantar no Brasil o Ticket Restaurante, empresa do setor de benefícios. Cinquenta anos depois, ele continua ligado à empresa que ajudou a construir, agora em uma função diferente. Após deixar a operação executiva, migrou para a atuação como conselheiro executivo da Ticket, onde opera desde 2008.

“Quando estamos na operação, muitas vezes estamos tão focados nos desafios do dia a dia que não conseguimos enxergar o horizonte”, afirma. “Ao assumir uma posição de conselheiro, contribuo de outra forma. Não estou envolvido na execução cotidiana, mas posso ajudar trazendo perspectiva, memória institucional e uma visão de longo prazo.”

A trajetória de Firmin faz parte de um modelo que vem sendo consolidado nas organizações nos últimos anos: a atração de profissionais aposentados em posições consultivas para perpetuar o conhecimento de profissionais seniores e fortalecer a formação de novas lideranças.



Firmin se tornou conselheiro da Ticket no final de 2008 após 40 anos de empresa, limite compulsório para os membros do comitê executivo mundial do grupo Foto: Divulgação/Ticket

Levantamento da Robert Half, obtido com exclusividade pelo Estadão, realizado com 100 executivos brasileiros, mostra que 32% das empresas consideram recorrer a ex-lideranças para garantir a transferência de conhecimento de profissionais das gerações baby boomer e X.

A preocupação das empresas não é por acaso. Boa parte dos executivos que se aproximam da aposentadoria encararam inflação elevada, transformações econômicas e mudanças nos modelos de gestão. Ao mesmo tempo, as organizações precisam preparar millennials e profissionais da geração Z para assumir posições estratégicas, contextualiza Ana Guimarães, diretora de recrutamento executivo da Robert Half.

“Houve uma mudança na forma como as empresas encaram o capital intelectual; isso virou uma oportunidade”, afirma.

No caso de Firmin, a contribuição é focada no compartilhamento de contexto histórico e pela reflexão sobre os rumos do negócio. Um dos temas aos quais dedica mais atenção é a defesa e a evolução do Programa de Alimentação do Trabalhador (PAT), política pública cuja implementação acompanhou desde os primeiros anos.

“Modernizar é importante. Preservar a essência é indispensável”, diz. “O PAT nasceu para garantir alimentação ao trabalhador brasileiro e continua sendo uma das políticas públicas mais bem-sucedidas do País.”

Segundo Ana Carla Guimarães, o conhecimento dos executivos sempre foi valorizado; o que muda é como as empresas estão aproveitando o intelecto. “É um modelo inovador para aproveitar a transferência de conhecimento”, diz.

As novas lideranças

Além de preservar a experiência dos profissionais mais seniores, as empresas estão investindo com mais gás no desenvolvimento da nova geração de líderes. De acordo com dados da pesquisa, as estratégias mais adotadas incluem programas de liderança orientados por propósito (48%), oportunidades de aprendizado prático (48%) e iniciativas que integram saúde mental e bem-estar aos treinamentos gerenciais (45%).

O esforço é reflexo de uma das demandas que as organizações tentam preencher com a formação de líderes. Embora o desenvolvimento de lideranças esteja no radar corporativo, empresas ainda enfrentam dificuldades para preparar profissionais para assumir posições estratégicas. Uma pesquisa desenvolvida pela Korn Ferry, consultoria global de gestão organizacional, revelou que 67% dos entrevistados dizem que os atuais líderes não estão preparados para o futuro. A lacuna também esbarra no desinteresse de jovens que não almejam cargos de chefia. Com isso, estimular a nova geração a querer ocupar essas cadeiras e herdar as habilidades dos executivos seniores se tornou uma urgência nas organizações.

“Do lado dos jovens, as empresas querem os aspectos disruptivos e a inovação. Dos executivos aposentados, querem manter os traços de disciplina e hierarquia”, estima Ana Guimarães.

Para Firmin, a continuidade desse legado depende do casamento entre experiência e renovação. “Depois de mais de 50 anos acompanhando essa história, continuo acreditando que o maior legado que podemos deixar é manter o foco no trabalhador e no impacto social e econômico”, afirma.

Nesse cenário, as empresas buscam equilibrar a preservação da experiência acumulada com a necessidade de desenvolver competências alinhadas ao futuro, aponta a pesquisa. Agora, a sucessão exige processos mais estruturados e a colaboração intergeracional entra no jogo corporativo como vantagem competitiva. “O desafio é tentar equilibrar uma agenda focada em atrair e engajar as próximas gerações com a transferência de conhecimento dos executivos”, pontua Ana Guimarães.

Em nota, a Edenred Brasil, grupo que administra a Ticket, afirmou que manter profissionais com muitos anos de casa em funções de aconselhamento “é uma forma de preservar conhecimento estratégico e garantir continuidade”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/06/2026

COPASA DOBROU EM VALOR DE MERCADO NO CURSO DA PRIVATIZAÇÃO, PARA R\$ 23 BI

Ações da empresa subiram 108% desde que o processo começou a ganhar corpo, em setembro
Por Altamiro Silva Junior (Broadcast) e Elisa Calmon (Broadcast)



A oferta total de ações da Copasa pode movimentar de R\$ 8 bilhões a R\$ 10 bilhões
Foto: Divulgação/Copasa

Com a escolha da Equatorial para ser a investidora estratégica na Companhia de Saneamento de Minas Gerais (Copasa), a privatização da empresa entra nesta semana na fase final, podendo movimentar até R\$ 10 bilhões. Com isso, põe fim a um processo que



começou a ganhar corpo em setembro do ano passado e foi a segunda maior estatização do setor de saneamento com venda de ações em bolsa no Brasil, atrás apenas da Sabesp, privatizada em julho de 2024 por quase R\$ 15 bilhões.

Desde que o então governador Romeu Zema (Novo) começou os trâmites legislativos para a privatização da Copasa, em setembro do ano passado, a ação mais que dobrou de valor, com uma alta de 108%. No fechamento desta quarta-feira, 3, a empresa valia R\$ 22,8 bilhões, ante R\$ 11,4 bilhões anteriormente. No próximo dia 11, será fechada a oferta de ações para o mercado, com a definição do preço de venda dos papéis.

A oferta total de ações pode movimentar de R\$ 8 bilhões a R\$ 10 bilhões. Desse montante, cerca de R\$ 6 bilhões ficarão com a Equatorial, por meio da Geração Saneamento, que terá uma fatia de 30% da Copasa. O restante está sendo colocado esta semana no mercado. O vendedor de 100% das ações é o Estado de Minas Gerais, que reduzirá a participação atual de aproximadamente 50% na companhia para 5%.

Oportunidade

A Copasa fez uma série de apresentações para investidores, em que se apresentou como “uma das maiores oportunidades de expansão do saneamento no Brasil” e uma “das plataformas de saneamento de grande escala mais relevantes do Brasil ainda disponível para privatização”. A companhia atende em Minas perto de 12 milhões de clientes em 636 municípios - 75% do total do Estado. Os contratos da empresa com os municípios mineiros têm prazo médio de 28 anos, mas os de Belo Horizonte e Contagem, seus maiores contratos, vão até 2073.

O analista da Genial Investimentos, Vitor Sousa, avalia que o mercado já antecipou no preço da Copasa muito do potencial que a privatização pode desencadear. Ele segue animado com a empresa, mas pondera em relatório que uma valorização adicional das ações vai depender de fatores como a capacidade da companhia mineira para acelerar investimentos com retorno regulatório adequado e da materialização de ganhos operacionais acima dos níveis hoje embutidos no preço do papel.

Se atualmente a ação está na casa dos R\$ 60, em 2023 estava ao redor dos R\$ 15 e ainda em 2024 era negociada abaixo dos R\$ 20. A oferta de ações está sendo coordenada pelo BTG Pactual (líder), Itaú BBA, Bank of America, Citi e UBS BB.

Revés

Prevista inicialmente para o primeiro trimestre de 2026, a oferta da Copasa só foi lançada em 21 de maio, após a aprovação do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais (TCE-MG). Poucos dias depois, porém, sofreu um novo revés. O governo mineiro decidiu cancelar a operação e preparar uma nova oferta. A decisão foi motivada pelo fato de os preços indicados pelos potenciais investidores de referência terem ficado abaixo das expectativas do Estado, segundo fontes ouvidas pela Coluna.

Na nova rodada de entrega de propostas, só a Equatorial participou. O consórcio formado por sócios da Aegea não entregou proposta.

Inicialmente, diversos grupos chegaram a avaliar a disputa pela Copasa, mas a lista de potenciais interessados foi se reduzindo ao longo do processo. No final, o processo acabou sendo igual ao da Sabesp, onde apenas a Equatorial apresentou proposta para adquirir a participação de referência de 15% da companhia, em um investimento de cerca de R\$ 7 bilhões.

Entre os nomes cogitados para a Copasa estava a própria Sabesp. A companhia, porém, decidiu não avançar para concentrar esforços no robusto plano de investimentos em curso em São Paulo. Com isso, restaram na disputa a Equatorial e a Livorno, veículo de investimentos controlado pelos atuais acionistas da Aegea. Atualmente, a Livorno tem como sócios a Equipav, o fundo soberano de Cingapura GIC e a Itaúsa.

A privatização da Copasa era uma das principais promessas do governo de Zema. O processo, no entanto, acabou avançando apenas nos meses finais de sua gestão, antes de sua saída do cargo, em

abril, para disputar a Presidência da República. O cronograma contrasta com o adotado em São Paulo. Na Sabesp, o governador Tarcísio de Freitas optou por conduzir a desestatização logo no início do mandato, colhendo os dividendos políticos da operação ao longo da gestão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/06/2026

PLANO DE RECUPERAÇÃO EXTRAJUDICIAL DA RAÍZEN TEM MAIORIA E SERÁ PROTOCOLADO ATÉ SEGUNDA-FEIRA

Credores defendem participação relevante no conselho, incluindo cadeira principal; procuradas, Cosan e Raízen não comentaram, e Shell diz apoiar pedido de recuperação extrajudicial

Por Altamiro Silva Junior (Broadcast), Talita Nascimento (Broadcast) e Cynthia Decloedt (Broadcast)

A Raízen conseguiu maioria de apoio dos credores, na casa de 70%, para aprovar seu plano de recuperação extrajudicial e deve protocolar o documento na Justiça entre esta sexta-feira, 5, e a segunda-feira, 8. As negociações entre a empresa e seus credores se concentraram, em grande parte do tempo, em governança, apurou o Estadão/Broadcast. Os credores defenderam uma participação relevante no conselho, incluindo a cadeira principal, de “chairman” da empresa, disseram pessoas próximas às conversas.

Procuradas, Cosan e Raízen não comentaram até a publicação desta reportagem. A Shell diz apoiar o pedido de recuperação extrajudicial (leia mais abaixo).

A esperada venda dos ativos da Raízen na Argentina, anunciada na quinta-feira, 4, era o que faltava para acelerar a aprovação final do plano de recuperação.



Raízen está reestruturando dívida de R\$ 65 bilhões Foto: Raízen/Divulgação

Segundo pessoas a par das conversas, havia grande ansiedade pela concretização do negócio, que já se arrastava havia meses. Essa etapa é relevante para o reequilíbrio financeiro da companhia, que passará a ser consolidada no balanço da Shell. Nas últimas duas semanas, as conversas avançaram, segundo interlocutores.

Na quinta-feira, a subsidiária Raízen Energia anunciou que assinou um contrato vinculante com a Latam Downstream Holdings e a Silver Projects, que pertencem à Mercuria Energy Group, com sede na Suíça, para vender as operações de “downstream” (refino) na Argentina por US\$ 1,420 bilhão.

A Shell, sócia da Cosan na Raízen, comprometeu-se com R\$ 3,5 bilhões de aporte na investida, montante que a Cosan não vai acompanhar e, portanto, terá sua participação diluída.

O plano prevê que o Conselho de Administração será composto por sete membros, com quatro nomeados pelos credores apoiadores, incluindo o de presidente, e três pelo acionista contribuinte. A Shell sempre terá um membro no Conselho enquanto o Contrato de Licença de Marca permanecer em vigor.

A Raízen está reestruturando uma dívida de R\$ 65 bilhões, sendo que cerca de 40% estão com um extenso grupo de bancos, outros cerca de 40% com detentores de títulos de dívida emitidos no exterior e aproximadamente 20% com investidores locais. A previsão é de conversão de 45% da dívida da empresa em ações, e os 55% restantes serão trocados por novos títulos, que serão alocados na proporção de 17,6% na Raízen Energia e 37,4% na Raízen Combustíveis.

Em nota, a Shell diz que, como acionista, apoia a decisão da equipe de gestão da Raízen de entrar com um pedido de recuperação extrajudicial em comum acordo com os credores, visando uma solução negociada e que funcione para todas as partes.

“A Shell continuará trabalhando em estreita colaboração com a equipe de liderança da Raízen e credores no intuito de assegurar o futuro de longo prazo do negócio”, afirma a nota.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/06/2026



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,91% NA BOLSA DE DALIAN

Por Valor — São Paulo

O preço do minério de ferro voltou a recuar nesta sexta-feira (5) na China, em meio a temores pelo lado da oferta.



— Foto: Leo Pinheiro/Valor

O contrato futuro do minério com vencimento em setembro, o mais negociado na bolsa de Dalian, fechou em queda de 0,91%, cotado a 766 yuans (US\$ 113,07).

Analistas da consultoria Nanhua Futures apontam em nota que vem

crescendo nas últimas semanas a oferta do insumo proveniente da Austrália. Nos últimos dias, a cotação do minério também tem refletido o aumento repentino de embarques a partir do principal porto ligado à mina de Simandou, na Guiné.

As exportações a partir do porto de Morebaya atingiram 2,2 milhões de toneladas no mês, segundo dados de rastreamento marítimo da Kpler obtidos pela agência Bloomberg. O volume é bastante superior ao recorde de 1,3 milhão de toneladas registrado em abril.

Os primeiros embarques de minério de Simandou começaram no fim de 2025 e analistas vinham apontando que o excedente do projeto, o maior de mineração do mundo, deveria redefinir a oferta do insumo a partir principalmente do ano que vem.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/06/2026

VALORAÇÃO DE RESÍDUOS URBANOS TRANSFORMA LIXO EM HUB DE OPORTUNIDADES PARA PEQUENAS E MÉDIAS CIDADES DO BRASIL

Só nos primeiros cinco meses de 2026, a usina já transformou 1.800 toneladas de resíduos verdes em fertilizante, lenha e renda, redesenhando a relação de uma cidade inteira com o próprio lixo.

Por Pulse Brand — São Paulo

Empresa Pioneira, a Mais Ambiental vem destinando suas energias no desenvolvimento de um conjunto de iniciativas voltadas ao gerenciamento de resíduos sólidos urbanos em pequenas e médias cidades, sobretudo, realizando ações práticas e cotidianas de educação ambiental para crianças e

jovens de escolas públicas, ensinando sobre o consumo consciente e o descarte adequado, bem como investindo em unidades compactas de reciclagem e compostagem.

Segundo a média nacional, uma cidade de pequeno porte II, até 50 mil habitantes como Armação dos Búzios no litoral fluminense, chega a gerar 66 toneladas de resíduos sólidos por dia. Somente em 2026, de janeiro a maio, a Usina Mais Ambiental já recebeu cerca 1.800 toneladas de resíduos verdes oriundos da poda e limpeza urbana, cerca de 40 toneladas de resíduos alimentares de restaurantes e hotéis e 4 toneladas de recicláveis de embalagem.



Usina Mais Ambiental — Foto: Arquivo

Do processo de compostagem dos resíduos orgânicos verdes e alimentares, no mesmo período, já resultou em mais de 50 toneladas de fertilizante organomineral que serão ofertados no mercado regional, sobretudo à produtores rurais da Região dos Lagos e Serrana, além de mais de 40 toneladas de lenha para fornos, lareiras e demais utilidades combustíveis, fortalecendo a economia regional.

Mas é no gerenciamento dos recicláveis de embalagem que a Mais Ambiental tem a sua base de valores sociais. A empresa empenhou energia numa metodologia que funde a educação ambiental com práticas cotidianas e investimentos em infraestrutura de coleta, transporte e linha de triagem, para remessas recicláveis preparados às indústrias compradoras. Esse sistema integrado foi pensado para o fomento de cooperativas de catadores. Segundo o idealizador do projeto, o Administrador Anthony Marques, "nenhum sistema de gerenciamento de resíduos será eficaz se não incluir os catadores de resíduos, afinal são eles quem conhecem em detalhes cada reciclável de embalagem". Ele afirma ainda que "o Brasil só é ponta de linha na recuperação de latinhas de alumínio pela ação dos catadores que, segundo ele, atuam invisíveis e desassistidos."

"Nenhum sistema de gerenciamento de resíduos será eficaz se não incluir os catadores de resíduos, afinal são eles quem conhecem em detalhes cada reciclável de embalagem." - Anthony Marques, Administrador de Usina, Mais Ambiental

É por isso que na visão da empresa, não se pode falar ou fazer valorização de resíduos sem falar sobre o consumo consciente. Nesse aspecto, a Mais Ambiental ensina que a cadeia de valor daquela matéria prima não acaba na "cesta do lixo". Do consumo à prateleira novamente, existe uma rota que valoriza pessoas e pavimenta o caminhar de pequenas e médias cidades na estrada das oportunidades com sustentabilidade.

Sediada na cidade de Armação dos Búzios, a Mais Ambiental equipou todas as escolas municipais da cidade com contentores de coleta seletiva que, para além de orientar os alunos e professores sobre consumo e descarte, a ideia é promover o engajamento a partir do hábito cotidiano da população escolar em faz o descarte segregado dos resíduos gerados nas unidades de ensino. Associado a isso, anualmente, após a aprovação da Secretaria de Educação do Município, A Mais Ambiental executa uma série de atividades que corroboram com a mensagem ambiental, social e econômica dessa temática como: teatros, oficinais, palestras, gincanas e, a que gera maior percepção de valor, as visitas técnicas na unidade de valorização de resíduos.

Na usina da Mais Ambiental alunos e professores conhecem e aprendem o processo de compostagem de resíduos orgânicos para a produção de fertilizante organomineral, fazem pequenos plantios de vegetação nativa recuperadas nos resíduos destinados à unidade, plantam ainda hortaliças e frutíferas utilizando o adubo produzido nas leiras de compostagem. Conhecem também uma linha de triagem e preparação de resíduos recicláveis pós consumo, filtragem de óleo vegetal para o reaproveitamento em fabricação de resinas, tinta, dentre outras destinações e, por fim, aprendem sobre as atividades de controle de recebimento de resíduos necessárias à fiscalização ambiental.

Mais do que isso, a empresa também instalou dez Pontos de Entregas Voluntárias de resíduos recicláveis e óleo vegetal pela cidade, com as orientações necessárias, de modo que os cidadãos possam fazer parte desse movimento em prol do meio ambiente e do desenvolvimento social de catadores de resíduos da cidade.

Esse ecossistema criado pela Mais Ambiental na cidade de Armação dos Búzios gera valor à todos porque utiliza-se espaço físico reduzido no processamento dos resíduos, gera empregos e renda diretos e indiretos, irriga a microeconomia, aumenta a arrecadação municipal de ISS e ICMS Ecológico, racionaliza o gasto público com limpeza urbana e, sobretudo, o maior valor percebido é a conscientização das novas gerações.

"Não é Lixo, é resíduos de um processo de consumo que vira matéria prima de outros processos produtivos."

Manifesto da Mais Ambiental

Juntos pela sustentabilidade, rumo a um futuro melhor, mais verde e sustentável.

A Mais Ambiental é mais do que uma empresa; somos a esperança que se materializa em ação. Nós, na Mais Ambiental, abraçamos uma visão que transcende lucros e planilhas. Nossa missão é clara, nosso compromisso é profundo: promover uma mudança positiva em nossas comunidades, nosso meio ambiente e nosso futuro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/06/2026

EUA OFICIALIZAM CLASSIFICAÇÃO DO PCC E CV COMO TERRORISTAS

O documento foi assinado por Marco Rubio, secretário do Departamento de Estado americano
Por Isabella Menon, Folhapress — Washington (EUA)



— Foto: Allison Robbert/AP

O governo dos Estados Unidos oficializou hoje a classificação das facções criminosas Primeiro Comando da Capital (PCC) e Comando Vermelho (CV) como terroristas. A decisão foi divulgada pelo Federal Register, o Diário Oficial dos EUA.

O documento foi assinado por Marco Rubio, secretário do Departamento de Estado. Pelas redes sociais, Rubio já tinha anunciado a decisão na semana passada e afirmado que as organizações criminosas "são as mais perigosas do Brasil".

"Seu alcance se estende por toda a nossa região e ao nosso país. A administração Trump continuará usando todas as ferramentas disponíveis para proteger nossos interesses de segurança nacional e negar o financiamento e recursos narcoterroristas."

"Determino que as organizações conhecidas como Primeiro Comando da Capital e Comando Vermelho são estrangeiras que cometeram ou tentaram cometer, representam um risco significativo de cometer ou participaram de treinamento para cometer atos terroristas que ameaçam a segurança de cidadãos dos EUA ou a segurança nacional, a política externa ou a economia dos Estados Unidos", informa o documento assinado por Rubio.

A designação de um grupo como terrorista passa por um processo no Departamento do Estado do ano passado, mas aconteceu na mesma semana da visita do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) a Washington, onde se encontrou com o presidente Donald Trump, além de Rubio e o vice-presidente JD Vance.

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva tentava evitar que esta designação fosse imposta pelos EUA, pelo receio de influenciar nas eleições e interferência americana no Brasil. Lula afirmou que, durante a conversa de mais de três horas que teve com Trump há cerca de 20 dias, o assunto não foi tratado, mas foi entregue a proposta de uma cooperação entre os dois países.

Após a decisão, o governo publicou uma nota em que diz que PCC e CV são tratados pelo Estado como organizações criminosas responsáveis por espalhar terror em comunidades dominadas pelo tráfico de drogas, armas e atuação de milícias.

Sem citar nome, a gestão chamou de "deplorável" a intervenção da família Bolsonaro nos temas internacionais.

"A segurança da nossa população é importante demais para ser manipulada politicamente por traidores que tentam confundir esses conceitos. Por falsos patriotas, envolvidos com o crime organizado, que pedem a autoridades estrangeiras a interferência em assuntos brasileiros", diz o comunicado.

A partir dessa designação, é criminalizado qualquer tipo de apoio, bloqueio de recursos e isolamento dessas organizações. De acordo com o departamento, integrantes destas organizações não podem entrar nos EUA e podem ser expulsos se já estiverem no país.

Além disso, bancos americanos com contas desses membros devem bloquear fundos ligados ao grupo e reportar ao governo. O Brasil, porém, discorda da denominação, uma vez que no território brasileiro a designação de terrorismo é aplicada para atos violentos motivados por xenofobia, discriminação ou preconceito para provocar terror social generalizado.

À reportagem a porta-voz do Departamento de Estado dos Estados, Amanda Roberson, afirma que a decisão foi tomada por Trump e afirmou que, apesar do presidente ouvir pessoas do seu entorno, políticos e personalidade, toma decisões com base no que julga no que é melhor para os EUA.

Ela também afirma que as facções PCC e CV estão presentes em 12 Estados nos EUA. Segundo Roberson, há um cálculo da presença de integrantes dos grupos em um em cada quatro Estados americanos. Porém, nem todos foram divulgados, apenas Nova York, Nova Jersey, Massachussets, Flórida e Tennessee.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TRANSPETRO ASSUME OFICIALMENTE ATIVIDADES DA PBLOG

Por Danilo Oliveira Offshore 05/06/2026 - 20:21



A Petrobras Logística de Exploração & Produção S.A. (PBlog) passou a integrar oficialmente, na última segunda-feira (01/06), a estrutura organizacional da Transpetro, contribuindo para a integração de operações e para o fortalecimento da atuação em logística multimodal, apoio marítimo e controle de emergências. O anúncio sobre a incorporação ocorreu em dezembro de 2025. Com a nova estrutura, a Transpetro pode atuar também no apoio marítimo e no controle de emergências em áreas exploradas por consórcios operados e liderados pela estatal.

A empresa avalia que, com esse movimento, consolida sua atuação no apoio marítimo e no controle de emergências em áreas exploradas por consórcios operados e liderados pela Petrobras, na região Sudeste, próximo das Bacias de Santos e Campos, incluindo combate a derramamentos de óleo no mar, disponibilidade de recursos para blowout submarino e centros de defesa ambiental; e logística integrada, com soluções de recebimento de materiais, armazenagem e transporte terrestre, marítimo e aéreo.

Em um comunicado, a Transpetro destacou que a mudança foi aprovada por todas as instâncias de governança necessárias, e que não haverá impacto operacional nos contratos vigentes. Segundo a empresa, a operação para a PBLog passar a ser uma subsidiária ocorreu por meio de aumento de capital da Transpetro, sem emissão de novas ações, em 28 de novembro de 2025.

A empresa amplia seu portfólio com serviços de: controle de emergências; apoio marítimo; logística integrada; recebimento e armazenagem de materiais; transporte terrestre, marítimo e aéreo. "Neste momento, a empresa concentra suas operações na região Sudeste, próximo às bacias de Santos e Campos", informou a Transpetro.

O objetivo, segundo a Transpetro, é fortalecer sua estratégia de crescimento, ampliando sua atuação logística e oferecer soluções mais completas, seguras e eficientes ao setor de petróleo e gás. "Essa mudança está em linha com a principal meta da nossa gestão: ampliar a atuação da Transpetro para torná-la uma estatal forte, lucrativa e ofertar cada vez mais serviços logísticos multimodais e integrados para os nossos clientes", frisou.

A Transpetro acrescentou que a incorporação da PBLog se junta aos investimentos em dutos e terminais, na ampliação da frota e na entrada em novos modais. No programa 'Mar Aberto', de renovação e modernização da frota do Sistema Petrobras, estão em construção ou em processo de construção navios petroleiros, gaseiros, além de empurradores e barcas.

Em maio deste ano, a Superintendência de Outorgas Agência Nacional de Transportes Aquaviários (SOG-Antaq) autorizou a Transpetro a operar como empresa brasileira de navegação (EBN), na navegação de apoio marítimo. De acordo com a nota técnica da SOG, a subsidiária de transporte e logística da Petrobras cumpriu com os requisitos técnicos, econômico-financeiros e jurídico-fiscais estabelecidos pela norma. A empresa apresentou a embarcação de carga Renor, de bandeira brasileira, que foi considerada adequada à navegação pretendida e em condições de operação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/06/2026

COMITÊ DAS AGÊNCIAS REGULADORAS TEM EFEITOS DE BLOQUEIO ORÇAMENTÁRIO

Da Redação Portos e Logística 05/06/2026 - 19:49



O Comitê das Agências Reguladoras Federais (COARF) demonstrou preocupação com o decreto 12.990/2026, que promove um 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. Entre eles, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que divulgou o comunicado do COARF.

O comitê avalia que a medida, publicada no último 29 de maio, 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”, manifestou o COARF.

O documento destaca que o novo bloqueio orçamentário gera preocupação 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 COARF alertou que 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”, salientou.

Para as agências reguladoras, a discussão é uma questão de Estado, que não se limita a uma questão administrativa ou fiscal. “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”, ressaltou o COARF.

Autonomia

O COARF defende a autonomia financeira das agências reguladoras como condição necessária para assegurar estabilidade regulatória, previsibilidade aos investidores e qualidade na prestação dos serviços públicos regulados. O comitê citou o projeto de lei complementar 73/2025, atualmente em tramitação no Senado, que busca conferir tratamento adequado às atividades das agências reguladoras quanto às limitações orçamentárias impostas pela Lei de Responsabilidade Fiscal.

De acordo com o COARF, 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.

O COARF frisou 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”, concluiu na nota.

Antaq

Na última sexta-feira (29), mesmo dia da publicação do decreto, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Frederico Dias, disse que, sem recursos, haverá dificuldades para manter a fiscalização como deveria. “Temos dificuldade de inovar, trazendo soluções que o mercado ainda não tem, mas que poderiam, com novas tecnologias, avançar”, comentou durante evento da ExpoDireito Brasil 2026, em Brasília (DF).

Na ocasião, Dias falou em um painel sobre os desafios da autonomia financeira das agências reguladoras, que reuniu especialistas para discutir os desafios relacionados à sustentabilidade financeira e à atuação das entidades reguladoras brasileiras. Ele ressaltou que a autonomia das agências reguladoras é fundamental para o adequado funcionamento dos mercados regulados: “Esse debate não é uma pauta para defender as agências em si. É uma pauta para defender o bom funcionamento dos mercados regulados”, defendeu.

O diretor-geral enfatizou que a independência orçamentária não significa afastamento das diretrizes governamentais ou dos ministérios aos quais estão vinculadas. Segundo Dias, a atuação ocorre de

forma coordenada com o poder público, preservando a liberdade necessária para que as decisões sejam tomadas com base em critérios técnicos e evidências.

Apesar das restrições orçamentárias enfrentadas pelas agências reguladoras nos últimos anos, o diretor-geral destacou que as instituições têm buscado alternativas para ampliar sua capacidade de atuação por meio de parcerias e soluções inovadoras: “As agências não estão paralisadas. Elas tentam articular sempre para buscar os recursos nos modelos tradicionais e criar outras formas não só de obtenção de recursos mas, também, de soluções em parceria com o setor privado e outras instituições”, acrescentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/06/2026

AMPLIAÇÃO EM ÁREA DE SUBSIDIÁRIA DO BTG EM PARANAGUÁ É ENQUADRADA NO REIDI

Por Danilo Oliveira Portos e logística 05/06/2026 - 18:30



Arrendamento ‘PAR 14’ foi arrematado pela BTG Pactual Commodities Sertradigs em leilão realizado pela Portos do Paraná em abril de 2025

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou o enquadramento no regime especial de incentivos para o desenvolvimento da infraestrutura (Reidi) do projeto de adequação e ampliação da área ‘PAR14’, proposto pela BTG Pactual Commodities Sertradigs S.A, no Porto de Paranaguá (PR). A concessão dessa área foi arrematada pela empresa em leilão realizado pela autoridade portuária (Portos do Paraná) em abril de 2025, com R\$ 225 milhões de valor de outorga e previsão de investimentos de R\$ 1,01 bilhão. Com contrato de concessão pelo prazo de 35 anos, o arrendamento é destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos de origem vegetal.

Do total, R\$ 529,2 milhões serão aplicados na implantação do empreendimento de 82,4 mil metros quadrados (m²), e R\$ 477 milhões na construção da primeira fase do píer em formato de “T”, que permitirá a implantação de quatro novos berços. O projeto também prevê modernização do sistema de recepção rodoviária, com novas balanças e tombadores, além da integração ao ‘Moegão’, obra estratégica que conectará 11 terminais e ampliará a capacidade ferroviária.

A portaria, publicada no Diário Oficial da União da última quarta-feira (3), estabelece que o investimento previsto para a adequação e ampliação do terminal PAR14 passará de R\$ 271 milhões para R\$ 258 milhões a partir da suspensão de PIS e Cofins. A secretária executiva substituta do MPor, Thairyne Jéssica Martins de Oliveira, determinou que a empresa deverá informar o ministério sobre conclusão do projeto ou do pedido de cancelamento da habilitação, no prazo de 30 dias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/06/2026

FROTA DE APOIO FECHA ABRIL COM 475 EMBARCAÇÕES EM AJB

Por Danilo Oliveira Offshore 05/06/2026 - 17:45



Número de barcos de apoio marítimo representa duas unidades a menos em relação a março. Bandeira brasileira segue com 82% do efetivo total, segundo relatório Syndarma/Abeam

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) chegou ao final do abril com 475 embarcações. A quantidade verificada tem duas unidades a menos do que em março e 12 unidades a mais do que em abril de 2025 (463), de



acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma). Do total contabilizado em abril, 390 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 85 de bandeira estrangeira.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 225 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 118 de bandeira brasileira. Cerca de 106 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

Assim como em março, as embarcações com bandeira nacional corresponderam novamente a 82% da frota de apoio offshore, enquanto 18% representaram as embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Entre dezembro de 2015 e fevereiro deste ano, esses percentuais eram de 81% e 19%, respectivamente. Nos meses anteriores, os percentuais de participação da bandeira nacional na atividade oscilaram entre 81% e 84%.

Em março de 2026, a frota totalizou 477 embarcações, sendo 391 de bandeira brasileira e 86 de bandeiras estrangeiras. Em fevereiro, a frota totalizava 481 embarcações, das quais 390 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 91 de bandeira estrangeira. Em janeiro, a frota totalizou 477 embarcações — 387 de bandeira brasileira e 90 de bandeira estrangeira. Em dezembro de 2025, 383 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 90 de bandeiras de outros países.

De acordo com a publicação, a frota em abril de 2026 era composta por 43% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 203 barcos, assim como em março. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 69 unidades no período (15%), enquanto 62 barcos eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que correspondem a 13% do total. Outros 36 barcos de apoio eram RSVs (embarcações equipadas com robôs), 22 MPSVs (multipropósito), 21 eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes) e 20 PLSVs (lançamento de linhas).

A Bram Offshore/Alfanave, do grupo Edison Chouest, permanece como a empresa de navegação com mais embarcações em operação, ou aguardando contratação, com 78 unidades (11 estrangeiras), seguida pela CBO, que opera 45 barcos de apoio com bandeira brasileira e pela OceanPact, com 29 (três estrangeiras). A DOF/Norskan consta com 21 de bandeira brasileira e 7 de bandeira estrangeira.

Starnav e Tranship aparecem na sequência, respectivamente, com 28 (1 estrangeira) e 26 (1 estrangeira). A Wilson Sons Ultratug (WSUT), com 22 embarcações de bandeira brasileira, vêm logo em seguida. A Camorim aparece com 18 unidades, 17 de bandeira brasileira e uma de bandeira estrangeira. A frota da Oceânica possui 15 unidades de bandeira brasileira e outras três de bandeira estrangeira.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 49 PSVs/OSRVs, 12 AHTS, 9 RSVs, 4 WSV (estimulação de poços) e 3 CSV/MPSVs (multi-função), entre outras embarcações. A CBO (13), DOF/Norskan (13) e a Bram (12) foram, respectivamente, as empresas de apoio offshore que, em abril, tinham mais AHTS em suas frotas. A Tranship permanece como a empresa com mais embarcações LH/SV: 23 unidades, seguida pela Camorim, que tem 14 unidades com essas especificações.

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/06/2026

PROBLEMA DA CONSTRUÇÃO NAVAL NÃO É INCAPACIDADE DOS ESTALEIROS, AFIRMA SINAVAL

Da Redação Indústria naval 03/06/2026 - 20:31



O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore declarou, nesta quarta-feira (3), que o problema central da construção naval no Brasil não é a incapacidade dos estaleiros nacionais, ao rebater artigo publicado em O Globo. Ao responder artigo assinado pelo jornalista Elio Gaspari, o Sinaval criticou as insistentes comparações dos estaleiros do país com concorrentes estrangeiros, sem as devidas análises das políticas de estado de cada um desses países.

O sindicato destacou que, em todos os países que lideram esse mercado, a atividade foi tratada como política de Estado. “Japão, Coreia do Sul, China, Estados Unidos, países europeus e, mais recentemente, Índia e nações do Oriente Médio entenderam que navios, plataformas, embarcações de apoio, meios navais e infraestrutura marítima não são apenas ativos comerciais. São instrumentos de soberania, segurança energética, defesa, comércio exterior, inovação e geração de empregos qualificados”, manifestou em nota.

Para o Sinaval, a construção naval mundial não é regida apenas pelo menor preço, pois trata-se de uma indústria estratégica, intensiva em capital, tecnologia, engenharia, aço, equipamentos, financiamento, garantias, escala e previsibilidade. A avaliação é que a experiência internacional desautoriza a tese de que a construção naval nasce competitiva por geração espontânea.

O Sinaval ressaltou que Japão, Coreia do Sul e China levaram, respectivamente, 63, 53 e 23 anos para atingir maturidade de suas indústrias navais, ao passo que o programa brasileiro (Promef) atingiu competitividade internacional após a curva de aprendizagem que ganhou, num passado recente, devido a uma carteira de encomendas previsível e estável.

O sindicato mencionou relatório da OCDE dando conta que o governo sul-coreano desempenha papel central e estratégico no apoio à construção naval por meio de marcos regulatórios, inovação, instrumentos financeiros, agências de crédito à exportação e planos de longo prazo, como a “K-Shipbuilding Strategy” e a “Super Gap Vision 2040”. A publicação informa que, em 2025, o apoio governamental sul-coreano a P&D no setor aumentaria 40%, para KRW 260 bilhões.

No Japão, a OCDE registra apoio governamental por políticas do MLIT, financiamento via JBIC e NEXI, além de programas voltados à digitalização, descarbonização e navios de próxima geração. Sobre a China, relatório do USTR aponta quase três décadas de planejamento estatal, apoio financeiro não mercadológico, vantagens de custo, controle estatal e metas explícitas para dominar mundialmente os setores marítimo, logístico e naval.

“Quando alguém afirma que o navio estrangeiro é mais barato, precisa dizer que ele é mais barato porque, em muitos casos, chega ao preço final carregando décadas de subsídios diretos e indiretos, financiamento favorecido, garantias públicas, encomendas previsíveis, infraestrutura subsidiada, políticas de conteúdo nacional, proteção de mercado, compras estatais, apoio à inovação e escala construída pelo Estado”, enfatizou o Sinaval.

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) estima que o Custo Brasil, que encarece as operações das empresas no país, representa R\$ 1,7 trilhão por ano, cerca de 19,5% do PIB de 2022. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) define o Custo Brasil como um “tributo invisível” que encarece a produção e reduz a competitividade da indústria nacional. “Nada disso é criado pelo estaleiro. Juros, garantias, seguro, tributação, logística, judicialização, licenciamento, burocracia e instabilidade regulatória são custos do Brasil, não defeitos de soldagem, engenharia ou produtividade da indústria naval”, frisou o Sinaval.

O sindicato destacou que os estaleiros brasileiros já demonstraram capacidade técnica, produtiva e operacional. Citou a participação dessas instalações na construção de FPSOs relevantes para a produção nacional de petróleo, bem como na entrega de navios, absorvendo tecnologia, formando mão de obra, estruturando cadeias de fornecedores e avançando em curvas de aprendizagem.

“O que destrói a competitividade é a interrupção de encomendas, a ausência de política de Estado, o crédito que não chega, a garantia que não se viabiliza, a regra que muda, o contrato que atrasa, a licitação que enxerga apenas o menor preço imediato e não mede os ganhos estratégicos, fiscais, tecnológicos, ambientais e sociais de produzir no Brasil”, alertou o Sinaval.

De acordo com o Sinaval, cada emprego direto nos estaleiros gera aproximadamente cinco posições adicionais na economia, mobilizando fornecedores, serviços industriais, tecnologia, transporte, treinamento e renda local. “A retomada recente do setor também já se refletiu em milhares de novos postos de trabalho diretos e indiretos, com impacto concreto sobre famílias e economias regionais”, salientou.

O sindicato chamou a atenção que o petroleiro João Cândido, frequentemente citado como exemplo de incapacidade da indústria naval brasileira, é reconhecido como um dos melhores navios da frota da Transpetro. E relatou casos de navios, plataformas e módulos importados da China que chegam ao Brasil com padrões de qualidade inferiores aos exigidos dos estaleiros brasileiros, muitas vezes permanecendo meses em fase de comissionamento para correção de falhas, reparos e adequações a especificações técnicas que já deveriam ter sido cumpridas na origem.

O Sinaval defende que o Brasil faça como os países desenvolvidos e as potências asiáticas ao tratar a indústria naval como setor estratégico, estabelecendo encomendas plurianuais, reduzindo assimetrias financeiras, fortalecendo garantias, assegurando regras estáveis de conteúdo local, incorpore critérios sociais, ambientais, tecnológicos e estratégicos nas contratações públicas e reconhecendo que menor preço de importação pode sair caro quando destrói emprego, engenharia, fornecedores, arrecadação, autonomia e segurança nacional.

“O debate sério é entre um Brasil que aceita ser apenas comprador dependente de capacidade estrangeira e um Brasil que decide construir sua própria base industrial, tecnológica e marítima”, afirmou o Sinaval.

O sindicato considera que a indústria naval brasileira foi sucessivamente enfraquecida por descontinuidade, assimetria competitiva e ausência de uma política de Estado à altura do que está em jogo. “O Brasil não precisa de menos indústria naval. Precisa de uma indústria naval mais estável, mais financiada, mais previsível, mais integrada e mais respeitada. Porque navio não é apenas casco. Navio é emprego, tecnologia, arrecadação, defesa, logística, energia e soberania”, concluiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/06/2026

OCEAN INSTALLER CONQUISTA SEU PRIMEIRO CONTRATO NO BRASIL EM UM PROJETO DA EQUINOR

Da Redação Offshore 03/06/2026 - 20:04



A Ocean Installer, empreiteira de construção marítima e subsidiária da Moreld, foi contratada pela Equinor para a interligação de poços do Projeto Bacalhau.

O escopo do contrato abrange a instalação de jumpers rígidos entre linhas de fluxo e árvores de natal submarinas, a instalação de cabos de sustentação e o pré-comissionamento associado. O contrato abrange diversos poços ao longo de um período de 4,5 anos, com a primeira campanha offshore planejada para 2027. Este é o primeiro contrato da Ocean



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 093/2026
Página 62 de 62
Data: 05/06/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Installer no Brasil.

Localizado na Baía de Santos, o campo de Bacalhau é desenvolvido em águas ultraprofundas de 2.100 metros e caracteriza-se por alta pressão do reservatório, o que torna as operações offshore tecnicamente exigentes. À medida que novos poços forem concluídos, serão interligados sequencialmente e colocados em produção.

Bacalhau é o maior campo offshore internacional da Equinor e o primeiro ativo na área do pré-sal brasileiro a ser inteiramente desenvolvido por uma operadora internacional.

Paralelamente à adjudicação do contrato, a Ocean Installer estabeleceu recentemente uma entidade brasileira e contratou seus primeiros funcionários locais.

“A longa duração do projeto proporciona uma base sólida para construirmos nossa organização local no Brasil. [O país] é um mercado atraente com uma carteira significativa de projetos submarinos a serem executados, e vemos um forte alinhamento entre as oportunidades futuras e as principais competências da Ocean Installer”, disse Kevin Murphy, CEO da Ocean Installer.

O valor do contrato não foi divulgado. No entanto, foi descrito como um contrato significativo, que a Moreld define entre 500 milhões e 1 bilhão de coroas norueguesas (NOK) (US\$ 53,8 milhões e US\$ 107,5 milhões). O valor firme do contrato é estimado no limite superior desse intervalo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/06/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 05/06/2026