

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 0943/2026
Data: 08/06/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CANAL DO PORTO DE SANTOS: CONCESSÃO PODE AFASTAR EMPRESAS INTERESSADAS, ALERTA ESPECIALISTA	4
“É PRECISO TER UM PLANEJAMENTO, UM PLANO DE ESTADO PARA A INFRAESTRUTURA”, DIZ CLÁUDIO OLIVEIRA	5
INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E PESSOAL, O SEGREDO DESSE NOVO MUNDO	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
JUSTIÇA DO CEARÁ SUSPENDE HOMOLOGAÇÃO DO LEILÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE	8
TARIFAÇÃO DOS EUA: BRASIL SOBERANO REDUZ BARREIRA E AMPLIA CRÉDITO INDUSTRIAL	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	11
RODOVIAS - COM INVESTIMENTO DE R\$ 407,8 MILHÕES, DUPLICAÇÃO DA BR-080 AVANÇA ENTRE TAGUATINGA E BRAZLÂNDIA	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
NACIONAL - HUB – CURTAS - CORTE DE R\$ 24 MILHÕES NA ANAC PARALISA CERTIFICAÇÕES E AMEAÇA EXPANSÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS	12
FERROVIAS - CPTM INICIA TESTES PARA PAGAMENTO DE PASSAGENS VIA PIX	13
BRASIL EXPORT - COMÉRCIO EXTERIOR, PORTOS E ENERGIA PAUTAM FÓRUM NORDESTE EXPORT	13
RODOVIAS - OBRAS DO TRECHO FINAL DO RODOANEL NORTE ALCANÇAM 68%	16
FERROVIAS - ATRASOS EMPURRAM PACOTE FERROVIÁRIO DE R\$ 140 BILHÕES PARA 2027	18
NORDESTE EXPORT - JULIANO APOSTA NA INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA E DESTACA VANTAGENS COMPETITIVAS	19
NORDESTE EXPORT - DIRETOR DA ANTT DESTACA PAPEL ESTRATÉGICO DO NORDESTE NA LOGÍSTICA NACIONAL	20
NORDESTE EXPORT - JORGE BASTOS DEFENDE AVANÇO DA CABOTAGEM E FERROVIAS PARA REDUZIR CUSTOS LOGÍSTICOS	21
NORDESTE EXPORT - NORDESTE DESAFIA ESTIGMAS E CRESCE COMO POTENCIAL EXPORTADOR	22
NORDESTE EXPORT - SETOR ENFRENTA MODERNIZAÇÃO DOS PROCESSOS E REFORMA TRABALHISTA SIMULTANEAMENTE	22
SUSTENTABILIDADE - “O PRINCIPAL DESAFIO CLIMÁTICO PARA O SETOR RODOVIÁRIO É A MAIOR FREQUÊNCIA DE CHUVAS FORTES”	24
NORDESTE EXPORT - ALAGOAS BUSCA AMPLIAR PROTAGONISMO COM AVANÇO EM INFRAESTRUTURA E ENERGIA	26
NORDESTE EXPORT - PORTOS DO NORDESTE APOSTAM EM NOVAS ROTAS PARA AMPLIAR PARTICIPAÇÃO NO AGRO	27
NORDESTE EXPORT - SUSTENTABILIDADE ORIENTA EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	28
PETRÓLEO E GÁS - PRODUÇÃO NA BACIA DE CAMPOS CRESCE, MAS PERMANECE BAIXA	30
OPINIÃO – ARTIGOS - QUANDO APRENDER DEIXA DE SER OPCIONAL	31
OPINIÃO – ARTIGOS - QUANDO O BOATO VIRA CRISE CORPORATIVA	32
OPINIÃO – ARTIGOS - SOBRE EMENDAS CONSTITUCIONAIS	34
OPINIÃO – ARTIGOS - A INOVAÇÃO INÚTIL	35
JORNAL O GLOBO – RJ	37
ELEIÇÕES NO PERU: COM MAIS DE 93% DAS URNAS APURADAS, CANDIDATO DE ESQUERDA SUPERA A DE DIREITA COM MENOS DE 1 PONTO DE VANTAGEM	37
JUSTIÇA SUSPENDE LEILÃO DE ENERGIA QUE VAI GERAR CUSTO EXTRA DE R\$ 48 BILHÕES POR ANO NA CONTA DE LUZ	39
GOVERNO VAI ATUAR PARA REVERTER RESTRIÇÃO DA UNIÃO EUROPEIA À CARNE BRASILEIRA, DIZ ALCKMIN	41
DURIGAN RECEBE GOVERNADOR DO RIO EM PRIMEIRA REUNIÃO DESDE MUDANÇA NO COMANDO DO ESTADO	42
‘PENDURICALHOS’: FACHIN DIZ QUE PROPOSTA PARA PADRONIZAR PAGAMENTOS A JUÍZES DEVE SER CONCLUÍDA ATÉ NOVEMBRO	42
‘MUNDO NÃO ESTÁ PREPARADO PARA CRISES CADA VEZ MAIS FREQUENTES’, AFIRMA DIRETORA DO FMI	43
GOVERNADORES AUMENTAM GASTOS, E ESTADOS DEVEM SOMAR DÉFICIT DE R\$ 6 BI NO ANO ELEITORAL	45
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	48
NEGOCIAÇÃO DE PLANO DA RAÍZEN FOCOU NA GOVERNANÇA E ADESAO PODE IR A 70%	48
GOVERNADOR DO RIO DIZ QUE VAI ADERIR A NOVO PROGRAMA DE RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS ATÉ O FINAL DO MÊS	49
EXPORTADORES CORREM PARA ESCAPAR DE NOVAS TARIFAS DOS EUA E ACELERAM EMBARQUES	50
GOVERNO ESTÁ ‘LUTANDO’ PARA QUE PRÓXIMO PLANO SAFRA TENHA NÚMEROS EXPRESSIVOS, DIZ MINISTRO	53
VALOR ECONÔMICO (SP)	54
SEGURANÇA ENERGÉTICA EM ALTA	54
BRASIL PLANEJA AUMENTAR PRODUÇÃO DE PETRÓLEO ENQUANTO ÁSIA BUSCA ALTERNATIVA AO IRÃ	56
HOUTHIS AMEAÇAM NAVIOS DE ISRAEL NO MAR VERMELHO EM APOIO AO IRÃ	57



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 093/2026
Página 3 de 68
Data: 08/06/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PRIMEIRO LEILÃO E REGRAS PARA BATERIAS AVANÇAM, MAS SETOR DE ENERGIA AINDA VÊ INCERTEZAS..... 58

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 60

BARÔMETRO STARFISH 2026 APONTA QUE DEGRADAÇÃO DOS OCEANOS SUPERA RESPOSTA GLOBAL 60

ABS DEFENDE MARCO MAIS FLEXÍVEL DA IMO PARA DESCARBONIZAÇÃO DA NAVEGAÇÃO 61

MAERSK TESTA ABASTECIMENTO COM ETANOL PURO EM PORTA-CONTÊINERES BICOMBUSTÍVEL EM ROTTERDÃ..... 62

CHINA AMPLIA ACESSO À CARNE BRASILEIRA ENQUANTO UE CONFIRMA VETO A PARTIR DE SETEMBRO 62

PORTO DO AÇU REFORÇA COMPROMISSOS COM PACTO GLOBAL DA ONU EM METAS DE CLIMA E ÁGUA 63

BRASIL E BÉLGICA AVANÇAM EM ROTA DE E-COMBUSTÍVEIS ENTRE PORTO DO AÇU E ANTUÉRPIA-BRUGES 64

ESCASSEZ DE BUNKER PODE PARALISAR ATÉ 10% DA FROTA GLOBAL, ALERTA MERCURIA..... 64

BRASIL AMPLIA PROTAGONISMO NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE GRÃOS E FERTILIZANTES 66

CANAL DO PANAMÁ ANUNCIA AJUSTE DE CALADO PARA NAVIOS NEOPANAMAX 67

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA 68

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/mercoshipping) 68



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CANAL DO PORTO DE SANTOS: CONCESSÃO PODE AFASTAR EMPRESAS INTERESSADAS, ALERTA ESPECIALISTA

O alerta é do diretor-executivo da DEME Brasil, Disney Barroca Neto, que aponta risco imposto ao futuro concessionário

Por ATribuna.com.br 7 de junho de 2026



Modelo pode envolver até R\$ 23,4 bilhões ao longo de 25 anos de contrato (Alexsander Ferraz/AT)

A modelagem da concessão do canal de navegação do Porto de Santos, atualmente em fase de consulta pública, pode afastar empresas interessadas por causa do nível de risco imposto ao futuro concessionário. O alerta é do diretor-executivo da DEME Brasil, Disney Barroca Neto. A empresa, de um grupo belga, venceu a primeira concessão de canal de acesso portuário

do País, em Paranaguá (PR).

Segundo ele, o modelo proposto para Santos ainda precisa de maior amadurecimento técnico e traz exigências financeiras e operacionais consideradas elevadas para a iniciativa privada.

A DEME atua no Brasil desde 2006, por meio da Dragabras. Em outubro do ano passado, a companhia venceu o leilão da concessão do canal de acesso de Paranaguá, em parceria com a FTSPar. A nova empresa criada para a operação, chamada Paranaguá Port Channel Company, terá 70% de participação da DEME e 30% da parceira local. A concessão terá duração de 25 anos.

Barroca destacou que, no caso de Paranaguá, o concessionário não é remunerado diretamente pela dragagem, mas pelo aumento da movimentação portuária, o que, segundo ele, cria alinhamento de interesses entre empresa, autoridade portuária e usuários.

“Se eu dragar muito, se eu dragar pouco ou se eu não dragar, isso não muda nada no meu perfil de receita. O que me remunera é o volume de movimentação do Porto de Paranaguá”.

Segundo o executivo, a modelagem de Paranaguá contou com uma base técnica robusta e anos de estudos acumulados, situação que, na avaliação dele, não se repete em Santos.

“Do ponto de vista de estudo técnico, o Porto de Santos não tinha tantos estudos prévios para disponibilizar para quem executou essa modelagem. Isso aumenta muito o perfil de risco”.

Outro ponto criticado é o modelo financeiro previsto.

“O nível de receita e a outorga que estão sendo exigidos no Porto de Santos são muito altos”, afirmou. “Você tem que pagar R\$ 200 milhões por ano para a Autoridade Portuária e mais a outorga variável. Quando você coloca esses números, já chega no início do contrato em mais ou menos R\$ 450 milhões”.

O executivo afirmou ainda que alguns riscos previstos na matriz contratual preocupam o mercado, como os ligados à sedimentação futura do canal e até eventuais acidentes marítimos.

“Tem vários exemplos, mas esses riscos que o concessionário precisaria assumir são riscos incertos em cima de um perfil de receita, de renúncia de receita, muito acentuado”.

A DEME ainda não definiu se participará da futura disputa em Santos.

“Hoje, não sou capaz de dizer se a gente teria interesse”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/06/2026

“É PRECISO TER UM PLANEJAMENTO, UM PLANO DE ESTADO PARA A INFRAESTRUTURA”, DIZ CLÁUDIO OLIVEIRA

Cláudio Oliveira é CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP)

Por Maurício Martins 7 de junho de 2026



Cláudio Oliveira: “Os terminais estão preparados para receber navios maiores, mas a profundidade do Porto não permite. Estamos 12 anos atrasados em relação aos navios que operam no mundo” (Vanessa Rodrigues/AT)

As mais de quatro décadas no setor credenciam o CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP), Cláudio Oliveira, a traçar um panorama cirúrgico e realista da situação atual do Porto de Santos. E um futuro promissor, para o executivo, depende de segurança jurídica, planejamento de Estado e obras de infraestrutura capazes de

acompanhar o constante crescimento da demanda.

Em entrevista para A Tribuna, Oliveira ressalta os prejuízos ao cais santista com o atraso para a implantação do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, que ocupará o cais do Saboó (STS10). O leilão da área se arrasta por anos e ainda não tem data certa para ocorrer. Ele também cobra avanços do poder público em acessos e dragagem.

O CEO da BTP fala ainda sobre investimentos feitos pela empresa para ampliar a capacidade do terminal e as ações voltadas aos colaboradores. Aliás, é ao falar de pessoas que os olhos dele brilham. “Se a gente puder preparar todos os nossos colaboradores para que eles possam crescer, seja dentro ou fora da empresa, estaremos orgulhosos”.

Qual é o principal desafio hoje na área portuária?

É a segurança jurídica. Temos que ter a confiança de investir o que foi planejado e aprovado pelo governo. Não dá para, no meio do caminho, as regras mudarem. Além disso, é preciso ter um planejamento, um plano de Estado para a infraestrutura. A gente sofre com os acessos ao Porto de Santos há quantos anos? Agora se fala na terceira pista da (Rodovia dos) Imigrantes, que é importantíssima, mas que a construção vai levar de sete a dez anos. Fala-se no túnel imerso, que vai sair daqui a cinco, seis anos? E o Tecon Santos 10, que está super atrasado? Quando esse terminal ficar pronto, daqui a cinco ou seis anos, todo o espaço dele já vai ser tomado. A demanda vem crescendo, não vai ser suficiente. Então, terminada essa licitação, precisa começar a pensar no próximo. Ou enfrentaremos sempre o mesmo problema (da falta de capacidade).

As empresas estão investindo, mas há um descompasso entre o privado e o público?

Exatamente. O recurso das empresas é estrangeiro, mas elas estão apostando no Brasil. Estão cada vez mais interessadas em investir em infraestrutura nos portos, em logística. Mas quem investe precisa ter segurança. A BTP, desde que renovou a concessão por mais 20 anos, tem um compromisso de investimento de R\$ 2 bilhões, que seguramente vai chegar a R\$ 2,5 bilhões. Metade

desse valor é em equipamentos para trazer mais eficiência, melhorar a produtividade. São equipamentos elétricos já com uma pegada de transformação energética. A nossa ambição é, a partir de 2030, ser carbono zero. A empresa está fazendo tudo o que pode para enfrentar essa demanda alta e se planejar para o futuro. Mas se fora dos nossos portões nada for feito, isso não vai andar.

O Porto de Santos pode enfrentar uma situação difícil?

A BTP não vai participar do leilão do Tecon Santos 10, mas está muito interessada que isso saia logo. Porque daqui a pouco Santos perderá serviço, os armadores (donos dos navios) não vão querer ficar aqui esperando dias para atracar, porque não haverá condições de atender a todos. A carga também não vai querer esperar e nem gastar mais, porque o custo vai aumentar muito. Santos vai passar por uma situação que é a pior de todas, vai começar a perder volume.

A dragagem para aprofundar o canal de navegação é outra preocupação?

O Porto vai perdendo, a economia brasileira vai perdendo. Os terminais estão prontos para receber os navios maiores, mas a profundidade do canal do Porto não permite. Estamos 12 anos atrasados em relação aos navios que hoje operam o mundo. Nós poderíamos atender um navio de até 400 metros, mas a gente precisa de água. Hoje temos dificuldade para atender o de 366 metros. Se não aprofundar o canal, mesmo esse navio (de 366 metros) nunca vai ser produtivo para o armador. Com esse calado de 14,5 metros (profundidade do canal), o navio sai com 75%, 80% da capacidade. O armador precisa rodar com os navios a 100%.

Voltando a falar em segurança jurídica, o que precisa melhorar?

O que enfrentamos muito são mudanças das regras no meio do caminho. O capital investido é muito grande no nosso negócio. Você vai trabalhar para 20 anos, como era o nosso contrato, com mais 20 (anos de prorrogação). Tem agora os contratos que são de 35 anos com mais 35. Então você faz todo um estudo e aprova o investimento baseado nisso. Se no meio do caminho você não pode mais cobrar isso ou fazer aquilo, como fica?

Mas houve muitos avanços ao longo dos anos?

Eu estou há 42 anos nesse negócio. A evolução do setor portuário nesses anos é impressionante. A evolução da agência reguladora (Antaq), do Ministério dos Portos e Aeroportos, muito mais atuante agora. Então, vemos crescimento em tudo. Só que algumas pessoas não entenderam que a gente tem que andar para frente. Ficam criando problemas pequenos, sem necessidade, e aí acontece a judicialização.

Como você avalia processos de licenciamento ambiental, estudos de impacto e viabilidade?

É um processo aqui, aí precisa esperar aquele para ir para outro processo. Por que não tem um Poupatempo dos portos? Dá entrada em um órgão só, internamente é distribuído e as coisas correm em paralelo, para agilizar. A ideia é essa: simplificar. Uma renovação de contrato com o terminal que estava operando há mais de 15 anos levou três anos. É uma burocracia que você não tem ideia.

O Porto de Santos tem mais espaço para crescer, além do Tecon Santos 10? Tem áreas viáveis?

Sim, mas quando você pensa nos espaços a serem explorados hoje, tem a questão da acessibilidade. Tem muitas áreas na Margem Esquerda para serem exploradas, mas não adianta colocar um terminal para operar navio e depois a carga não chegar e nem sair. Talvez parte do serviço retroportuário comece a se expandir usando mais áreas em São Vicente e em Cubatão. O Porto é da Baixada Santista.

Na Margem Esquerda, em Guarujá, há um problema habitacional grave. As empresas portuárias estão dispostas a colaborar, investir e resolver essa questão?

Sem dúvida. Você sabe como começou a BTP (na área do antigo lixão da Alemoa), o investimento feito para remediar uma área que era o segundo maior passivo ambiental do Estado e o maior numa área portuária no Brasil. Onde tem problema de habitação, o investidor está consciente, disposto a ajudar. Se Governo Federal, a Autoridade Portuária, o governo municipal e quem for investir se unirem, essas famílias podem ser realocadas para uma situação confortável, para que tenham toda a tranquilidade. Podemos construir novos negócios sem deixar ninguém desabrigado.

E o que a BTP tem feito da porta para dentro, em relação aos colaboradores?

Hoje temos 2 mil colaboradores diretos e mais de 5 mil indiretos. Procuramos cuidar dos nossos colaboradores e das famílias deles da melhor forma possível. Temos investido em capacitação, acabamos de formar a primeira turma da Universidade Corporativa BTP. Foram 92 alunos, 80 em graduação e 12 em pós-graduação. A segunda turma tem 160 inscritos, sendo que seis deles saíram do nosso programa interno, o EJA (Educação de Jovens e Adultos). Ajudamos esses profissionais a terminarem o Ensino Médio. Temos muito orgulho do que fazemos: o nosso principal ativo são as pessoas. Além disso, temos um forte trabalho de inclusão. Vamos para a quarta turma do BTP com Elas, já formamos 100 mulheres para trabalhar no mercado portuário. E já tivemos 11 turmas do BTP para Todos, que é para pessoas com deficiência.

E há muitos projetos para o futuro?

Queremos cada vez fazer mais. Nossos equipamentos elétricos e automatizados serão operados de uma sala, com ar-condicionado. Uma pessoa com deficiência poderá operar um guindaste, com joystick, sem nenhum problema. Para o futuro, queremos criar uma escola de talentos BTP, que a gente possa capacitar os jovens que entram, por exemplo, do Camps. Se ao final do ciclo na BTP eles não tiverem vaga para ficar na empresa, estarão mais preparados para o mercado de trabalho. O conhecimento é da pessoa, a empresa só dá a ferramenta. Se a gente puder preparar todos os nossos colaboradores para que eles possam crescer, seja dentro ou fora da BTP, estaremos orgulhosos”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/06/2026

INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E PESSOAL, O SEGREDO DESSE NOVO MUNDO

Nesse mundo tão polarizado em que vivemos, é hora de ficarmos antenados na inovação tecnológica e também nos reinventarmos como pessoas, ficando mais conectados do que brigados

Por Maxwell Rodrigues 7 de junho de 2026



(Imagem gerada por IA)

A Missão Internacional Porto & Mar 2026, promovida pelo Grupo Tribuna na China, transformou uma comitiva de mais de 40 executivos, empresários e autoridades brasileiras em um grupo profundamente unido por laços de amizade. Ao longo de uma jornada intensa por Pequim, Xangai e Hong Kong, a delegação não apenas absorveu o que há de mais avançado em infraestrutura e logística mundial como também provou que o alto desempenho profissional caminha lado a lado com a celebração da vida.

Diferentemente de agendas corporativas rígidas, os líderes da comitiva brasileira conseguiram construir uma sinergia única. O segredo do sucesso foi a capacidade de alternar reuniões altamente técnicas com momentos de descontração legítima. Essa convivência diária estreitou distâncias hierárquicas e transformou networking em amizade verdadeira, criando um ambiente onde as ideias fluíam tanto em mesas de conferência quanto em jantares informais.

A jornada começou em Pequim, com o jantar oficial de abertura na capital política chinesa. Os executivos dividiram o tempo entre o deslumbramento pelos palácios imperiais e as imersões em polos tecnológicos de Inteligência Artificial. O choque cultural compartilhado aproximou o grupo logo nos primeiros dias.

Depois, em Xangai, uma imersão no coração da inovação. Na maior metrópole econômica do país, o foco técnico se voltou para gigantes globais como a ZPMC, referência em tecnologia portuária. Fora da agenda de negócios, o grupo aproveitou a vida noturna vibrante e os passeios, brindando ao futuro das parcerias brasileiras.



Em Hong Kong, a conclusão perfeita. A reta final da viagem combinou a grandiosidade de uma baía histórica com o dinamismo de um centro cosmopolita. Entre as visitas de mercado e a gastronomia internacional, os executivos celebraram o encerramento da missão com o sentimento de dever cumprido.

Os executivos retornaram ao Brasil com a bagagem cheia de insights sobre planejamento e integração digital. Contudo, o maior ativo dessa missão do Grupo Tribuna foi invisível: uma rede de apoio sólida entre líderes que descobriram, do outro lado do mundo, que o trabalho se torna muito mais potente quando compartilhado com leveza e alegria. Chegar ao fim de uma imersão como a nossa traz uma mistura muito particular de sentimentos: o cansaço físico inevitável de quem cruzou o mundo, o orgulho pelo dever cumprido e, acima de tudo, uma gratidão profunda pelas conexões que criamos.

Quando embarcamos para o outro lado do planeta, o nosso foco era claro: entender o futuro. Saímos do Brasil em busca de infraestrutura, de tecnologia e de respostas para os desafios que enfrentamos no nosso país. E a China nos entregou tudo isso de forma superlativa. Em Pequim, fomos confrontados com a escala da história e a velocidade da inteligência artificial. Em Xangai, vimos de perto a grandiosidade portuária da Huawei, que redesenha a logística global a cada segundo. Em Hong Kong, fomos abraçados por uma baía histórica onde a tradição se funde com a vanguarda financeira.

Aprendemos muito sobre portos, automação e planejamento. Mas o maior aprendizado desta viagem não estava nas apresentações em PowerPoint ou nos terminais automatizados. O maior ganho da Missão Internacional Porto & Mar estava nas poltronas ao nosso lado, nos ônibus, nos cafés da manhã e nos brindes ao final de cada dia. Conseguimos algo que pouquíssimos grupos corporativos alcançam: fomos executivos de altíssimo nível durante o dia e amigos leais durante a noite. Não deixamos a seriedade do trabalho anular o prazer de viver.

Dividimos o espanto com o choque cultural, multiplicamos as risadas nas mesas de jantar e vimos o networking se transformar em afeto real. Tirei uma lição valiosa dessa convivência: o sucesso profissional perde o sentido se não tivermos com quem celebrá-lo. E este grupo soube celebrar a vida como nenhum outro. Voltaremos para o Brasil transformados. Nossas empresas e instituições certamente ganharão com a bagagem técnica que estamos levando. Nós, como indivíduos, voltaremos muito maiores.

O Grupo Tribuna não apenas nos conectou com a China; ele nos conectou uns com os outros. Que os laços criados entre Pequim, Xangai e Hong Kong permaneçam fortes no nosso dia a dia no Brasil. Que a gente continue trabalhando duro, inovando sempre, mas sem nunca esquecer de sorrir, brindar e aproveitar a vida. Nesse mundo tão polarizado em que vivemos, é hora de ficarmos antenados na inovação tecnológica e também nos reinventarmos como pessoas, ficando mais conectados do que brigados.

Muito obrigado a cada um de vocês pela parceria, pela entrega e pela amizade. Uma excelente viagem de retorno a todos e que venham os próximos portos!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/06/2026



Movimento
Econômico

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

JUSTIÇA DO CEARÁ SUSPENDE HOMOLOGAÇÃO DO LEILÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE

Decisão paralisa R\$ 515,7 bi em contratos com Petrobras, Eneva e J&F contratados em leilão e impede reunião da Aneel desta terça. TR Soluções projeta R\$ 48 bilhões de custo anual até 2032

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Leilão de reserva de capacidade contratou 20 GW de potência firme, o equivalente a uma Itaipu e meia, com estimativas de investimento de R\$ 64,5 bilhões. Foto: Aneel/Divulgação

Contratos de R\$ 515,7 bilhões firmados no Leilão de Reserva de Capacidade na forma de Potência (LRCAP 2026) com Petrobras, Eneva e grupos ligados à J&F foram suspensos por liminar concedida nesta segunda-feira (8) pelo juiz federal Luis Praxedes Vieira da Silva, da 1ª Vara Federal do Ceará, um dia antes de

reunião marcada pela Aneel para homologar a maior parte dos resultados do certame. Estudo da consultoria TR Soluções estima que o leilão gerará custo anual de R\$ 48 bilhões nas tarifas de energia dos consumidores até 2032.

A projeção da TR Soluções indica aumento de 7,5% na conta de luz do consumidor residencial até 2032, com primeiro impacto de 0,4% já em agosto de 2026, quando as primeiras usinas entram em operação. Os efeitos mais expressivos ocorrem a partir de 2029, quando a maioria das usinas contratadas inicia o fornecimento.

“O impacto deve começar a ser percebido nas contas a partir de agosto deste ano, de 0,4%. Em 2028, vamos ter a maior parte da energia contratada entrando, funcionando como uma escadinha, com o restante sendo inserido até 2031. Em 2032 chegaremos ao aumento médio de 7,5%”, afirmou o diretor de Regulação da TR Soluções, Helder Sousa. Cerca de 60% do preço da conta de luz reflete o pagamento de geração, transmissão e distribuição no Sistema Interligado Nacional (SIN), e é nesse componente que o custo do leilão é diluído ao longo dos próximos anos.

Liminar e fundamentação

A decisão atende a ação movida pela Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec) e pelo Sindicato das Indústrias de Energia e de Serviços do Setor Elétrico do Estado do Ceará (SindEnergia) e determina a paralisação dos resultados até que a Justiça Federal do Distrito Federal, onde tramita a principal ação sobre o caso, analise a matéria, ou até que sejam esclarecidas as inconsistências apontadas no processo.

O magistrado determinou efeito imediato e encaminhou a decisão à Justiça Federal do Distrito Federal. “São contratos que podem durar por muito tempo e, uma vez implementados, caso haja distorções, podem ficar sob o manto da irreversibilidade, comprometendo o planejamento correto de investimento futuro em energia limpa e o correto investimento em sistemas de baterias de suporte”, escreveu Vieira da Silva.

A decisão também cita questionamentos da área técnica do TCU sobre competitividade do certame, baixos deságios e dúvidas sobre os custos das usinas térmicas contratadas, especialmente as movidas a gás e carvão. Procurada, a Aneel informou que aguardará o posicionamento da Advocacia-Geral da União (AGU) antes de definir as ações a serem tomadas.

Histórico de contestações do leilão

Realizado em março de 2026 após três anos de espera do setor, o certame contratou 20 GW de potência firme, o equivalente a uma Itaipu e meia, com estimativas de investimento de R\$ 64,5 bilhões. O leilão foi dominado por térmicas a gás natural, que representam 80% do total. As principais vencedoras foram Eneva, BTG Pactual — por meio da Geradora de Energia do Maranhão — e New Fortress Energy, com projetos concentrados no Nordeste e no Sudeste.

Também foram contratadas usinas a carvão mineral, óleo combustível e projetos de ampliação de hidrelétricas existentes. Desde a realização, o certame acumulou questionamentos na Justiça Federal, no TCU, no Ministério Público Federal (MPF) e no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

O principal ponto contestado é a alteração dos parâmetros de preço-teto pelo Ministério de Minas e Energia (MME) três dias antes da disputa. O TCU pediu a suspensão da homologação, defendendo o congelamento da contratação das usinas por auferirem lucro extraordinário para os grupos J&F, Irmãos Batista, Eneva, André Esteves e Petrobras. O MPF também havia solicitado ao MME e a outras três entidades públicas a paralisação da validação, com prazo de 48 horas para resposta.

Na semana passada, contudo, o subprocurador-geral do MP junto ao TCU, Lucas Furtado, encaminhou ofício ao ministro Jorge Oliveira abandonando a posição anterior de defender a suspensão, afirmando ter atribuído peso excessivo ao custo tarifário em detrimento da estabilidade e segurança do sistema elétrico.

A Anel e a União argumentam que a suspensão prejudica o planejamento do setor, gera insegurança jurídica, afasta investidores e quebra expectativas já criadas pelas empresas vencedoras, que iniciaram preparativos operacionais e financeiros.

A Petrobras informou, em comunicado divulgado em março, receita fixa estimada em R\$ 4 bilhões por ano decorrente dos oito contratos assegurados no certame, correspondentes a 2.235 MW de capacidade firme, com vigência entre 2026 e 2031.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 08/06/2026

TARIFAÇÃO DOS EUA: BRASIL SOBERANO REDUZ BARREIRA E AMPLIA CRÉDITO INDUSTRIAL

Exportadores dos setores de aço, alumínio, cobre e automotivo com perdas a partir de 1% do faturamento já podem solicitar financiamento pelo Plano Brasil Soberano

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Medida ajuda setores impactados pelo tarifaço aplicado pelos Estados Unidos, com os de máquinas pesada, aço e alumínio, com recursos liberados dentro do Plano Brasil Soberano. Foto: José Paulo Lacerda/CNI/

Exportadores industriais dos setores de aço, alumínio, cobre, automotivo e moveleiro com perdas a partir de 1% do faturamento já podem solicitar financiamento pelo Plano Brasil Soberano, segundo portaria em vigor desde esta segunda-feira (8). A mudança reduz de 5% para 1% o percentual mínimo exigido e amplia o acesso nos grupos 1 e 3 do programa, que também atende fornecedores com operações em países do Oriente Médio afetados por conflitos.

A alteração foi oficializada pela Portaria Interministerial MDIC/MF nº 171/2026, publicada em 3 de junho pelos ministérios do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e da Fazenda. Até a publicação da norma, o BNDES havia recebido R\$ 6,7 bilhões em pedidos de crédito de empresas afetadas pelo tarifaço norte-americano, dos quais R\$ 1,6 bilhão recebeu aprovação. O presidente do banco, Aloizio Mercadante, informou que a ampliação atende a uma demanda de exportadores que vinham sendo prejudicados sem atingir o limite anterior. O ministro do MDIC, Marcio Elias Rosa, afirmou que a medida “protege o setor produtivo e os empregos dos brasileiros de instabilidades externas”.

No grupo 1, a comprovação de perda deve ser calculada em relação ao período de 1º de julho de 2024 a 30 de junho de 2025. No grupo 3, referente a operações em países do Oriente Médio afetados por conflitos, o período de referência vai de 1º de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2025. Em ambos

os casos, as empresas precisam demonstrar que as exportações representaram ao menos 1% do faturamento bruto no período apurado.

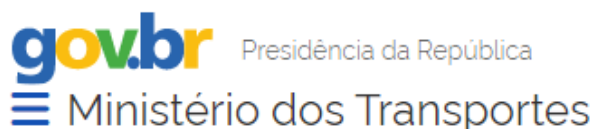
Linhas de crédito e acesso ao Plano Brasil Soberano

O Plano Brasil Soberano oferece financiamento para capital de giro, produção voltada à exportação, aquisição de máquinas e equipamentos, ampliação da capacidade produtiva, inovação tecnológica e adaptação de produtos, serviços e processos. As empresas dos grupos 1 e 3 podem verificar elegibilidade pela plataforma Gov.br, mediante certificado digital. Já as do grupo 2, formado por setores estratégicos como têxtil, farmacêutico, químico, eletrônicos e minerais críticos, devem conferir se o CNAE registrado no CNPJ está entre os contemplados no Anexo I da portaria. As regras desse grupo não foram alteradas pela norma.

***Com informações da Agência Brasil**

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 08/06/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RODOVIAS - COM INVESTIMENTO DE R\$ 407,8 MILHÕES, DUPLICAÇÃO DA BR-080 AVANÇA ENTRE TAGUATINGA E BRAZLÂNDIA

Durante visita técnica, ministro dos Transportes George Santoro acompanhou o andamento das intervenções, que já alcançam cerca de 20% de execução



Com investimento de R\$ 407,8 milhões, obras de duplicação da BR-080 entre Taguatinga e Brazlândia já alcançam cerca de 20% de execução. - Foto: Michel Corvello/MT

Uma das principais portas de saída de Brasília em direção a Goiás, a BR-080 passa por obras que vão ampliar a capacidade da rodovia e melhorar as condições de tráfego na região. Nesta segunda-feira (8), o ministro dos Transportes, George Santoro, vistoriou as obras de duplicação entre Taguatinga e Brazlândia e acompanhou de perto o andamento dos serviços executados no trecho.

"A BR-080 era a última saída do Distrito Federal que ainda não era duplicada. Agora vamos começar a entregar os primeiros trechos e avançar com esse compromisso assumido pelo presidente Lula e pelo senador Renan Filho", afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

Com investimento de R\$ 407,8 milhões, as obras contemplam 24,6 quilômetros de extensão, preveem a implantação de uma nova pista em concreto e integram os investimentos do Novo PAC voltados à ampliação da capacidade da malha rodoviária federal.

A obra alcança cerca de 20% de execução física, com serviços em andamento nas etapas de terraplenagem, drenagem e pavimentação. Santoro também acompanhou os trabalhos na passarela em construção próxima ao Hospital de Brazlândia, que está em fase final de implantação.

Iniciadas no segundo semestre de 2024, as obras têm previsão de entrega dos primeiros oito quilômetros duplicados em breve.

Participaram da visita o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão, e o superintendente regional da autarquia em Goiás e no Distrito Federal, Flávio Murilo Gonçalves Prates de Oliveira.

Nova etapa de duplicação

Além das intervenções entre Taguatinga e Brazlândia, a duplicação da BR-080 avança em direção à divisa com Goiás. A obra beneficiará diretamente a região de Brazlândia, importante polo produtor de frutas e hortaliças.

Em abril deste ano, o ministro George Santoro autorizou o início das obras de duplicação e adequação de outros 16,26 quilômetros da rodovia, entre Brazlândia e a divisa do Distrito Federal com Goiás. O investimento para essa etapa é de R\$ 147,5 milhões.

"Brazlândia tem uma população de cerca de 100 mil pessoas e um fluxo diário muito intenso em direção a Brasília. Além disso, a região concentra uma produção agrícola importante e recebe milhares de visitantes ao longo do ano. A duplicação vai trazer mais segurança e melhores condições de deslocamento para quem utiliza a rodovia", concluiu Santoro.

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

Data: 08/06/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

NACIONAL - HUB – CURTAS - CORTE DE R\$ 24 MILHÕES NA ANAC PARALISA CERTIFICAÇÕES E AMEAÇA EXPANSÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS

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

Bloqueio orçamentário do governo federal suspende a entrada de novas aeronaves em operação, reduz fiscalizações em 40% e interrompe exames de habilitação de pilotos e comissários

O bloqueio orçamentário do Governo Federal acabou congelando R\$ 24 milhões dos recursos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). A medida forçou o órgão regulador a suspender imediatamente a certificação de novas aeronaves, cortar 40% das ações de fiscalização e paralisar as provas de habilitação de pilotos e comissários. O contingenciamento representa cerca de 20% das verbas discricionárias disponíveis para a agência.

Os impactos do corte orçamentário foram destacados pelo presidente da Anac, Tiago Faienstein, durante a 82ª Assembleia Geral Anual da Associação do Transporte Aéreo Internacional (Iata), realizada neste final de semana no Rio de Janeiro. Segundo ele, uma das atividades diretamente afetadas é a Vistoria Técnica Inicial (VTI), inspeção obrigatória para cada aeronave importada ao País — nova ou usada, comercial ou privada. Sem a VTI, a agência não emite o Certificado de Aeronavegabilidade, documento sem o qual não é possível nem mesmo submeter um plano de voo.

Faienstein afirmou que a Anac trabalha com o governo para restaurar o financiamento e retomar os processos de certificação. Sem a normalização, aeronaves já entregues no país não poderão entrar em operação comercial — o que ameaça os planos de expansão de Gol, Azul e Latam. A suspensão também afeta operações de manutenção, já que modificações e instalação de peças de reposição geralmente exigem aprovação regulatória antes de a aeronave voltar a voar.

Ainda durante a assembleia geral a Iata, a entidade anunciou que o CEO da Latam Airlines Group, Roberto Alvo, assumiu o cargo de presidente do Conselho de Administração da associação. O mandato, de um ano, teve início com o término do evento nesse domingo, dia 7.

Porto Verde

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou o início das operações do Super Terminais Itacoatiara, também conhecido como Porto Verde, terminal de uso privado (TUP) flutuante instalado no Rio Amazonas, em frente à cidade de Itacoatiara (AM), a 175 quilômetros de Manaus, e que será operado pela operadora Super Terminais. A estrutura é destinada à transferência de grãos de barcaças para navios graneleiros do tipo Panamax e também foi habilitada para operar no tráfego internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

FERROVIAS - CPTM INICIA TESTES PARA PAGAMENTO DE PASSAGENS VIA PIX

Nova modalidade começou a ser avaliada em 10 estações do sistema ferroviário paulista e poderá ser ampliada após análise dos resultados

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



CPTM testa pagamento de passagens via Pix em 10 estações de São Paulo; nova modalidade está em fase de avaliação e poderá ser ampliada para todo o sistema ferroviário, Foto: Divulgação / CPTM

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) iniciou testes para permitir o pagamento de passagens por

meio do Pix em estações do sistema ferroviário paulista. A funcionalidade foi disponibilizada em 10 terminais de autoatendimento (ATMs) do sistema TOP, operados pela Autopass, em estações distribuídas pela capital e pela Região Metropolitana de São Paulo.

Os testes começaram nos dias 1º e 2 deste mês e envolvem equipamentos instalados nas estações Palmeiras-Barra Funda, Ribeirão Pires, Mauá, São Caetano, Santo André, Brás, Francisco Morato, Suzano, Ferraz de Vasconcelos e Aeroporto-Guarulhos.

Segundo a CPTM, o período de avaliação seguirá até 12 de junho. Após essa etapa, a Associação Brasileira das Empresas de Bilhetagem e Arrecadação de Serviços (ABASP), responsável pela gestão do sistema de bilhetagem, analisará o desempenho da nova modalidade de pagamento para definir a possibilidade de expansão da ferramenta para os demais terminais do sistema ferroviário.

A iniciativa ocorre pouco mais de um mês após a conclusão da implantação do pagamento por aproximação (NFC) em todas as estações operadas pela companhia. De acordo com a CPTM, a adoção de novas formas de pagamento faz parte das ações de digitalização dos serviços oferecidos aos passageiros.

O presidente da CPTM, Michael Cerqueira, afirmou que a ampliação das opções de pagamento busca tornar o acesso ao sistema mais ágil para os usuários. “Após consolidarmos o pagamento por aproximação (NFC) em todo o sistema, o início dos testes com o Pix reforça o papel da CPTM como indutora de inovação tecnológica na mobilidade urbana. Investir em transformação digital é, fundamentalmente, investir no tempo e no conforto de quem utiliza os nossos trens diariamente”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

BRASIL EXPORT - COMÉRCIO EXTERIOR, PORTOS E ENERGIA PAUTAM FÓRUM NORDESTE EXPORT

Evento promovido pelo Grupo Brasil Export debate novas rotas do agronegócio, ambiente de negócios, sustentabilidade logística e modernização da infraestrutura

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A programação do primeiro dia do Fórum Nordeste Export será marcada por debates sobre os principais desafios e oportunidades para a competitividade da região Nordeste. Foto: Divulgação

O Fórum Nordeste Export começa nesta segunda-feira (8), em Maceió (AL), reunindo autoridades, empresários, representantes do setor produtivo e especialistas para discutir temas ligados à infraestrutura, logística, comércio exterior,

energia e desenvolvimento regional. Promovido pelo Grupo Brasil Export, o encontro terá dois dias de programação, incluindo painéis temáticos, palestras e uma visita técnica ao Porto de Maceió e ao terminal da Origem Energia.

A programação do primeiro dia será marcada por debates sobre os principais desafios e oportunidades para a competitividade da região Nordeste. Entre os temas em pauta estarão as perspectivas do setor privado para o desenvolvimento do comércio exterior, as novas concessões de infraestrutura, a implantação da Declaração Única de Importação (DUIMP) e os impactos das transformações nas relações de trabalho sobre as atividades portuárias e logísticas.

O papel dos portos nordestinos no fortalecimento das exportações também estará entre os destaques do evento. Os participantes discutirão as oportunidades abertas pelo acordo entre Mercosul e União Europeia, o crescimento da movimentação de cargas agrícolas e as perspectivas de expansão dos terminais da região diante da evolução do agronegócio brasileiro e da busca por novas rotas logísticas.

Outro eixo da programação será o ambiente de negócios no Nordeste. Representantes do setor público e da iniciativa privada debaterão fatores que influenciam a atração de investimentos, a competitividade regional e as condições necessárias para impulsionar o desenvolvimento econômico em áreas como infraestrutura, indústria, energia e comércio exterior.

A agenda inclui ainda discussões voltadas à sustentabilidade na logística. O painel InfraESG abordará temas como os avanços dos terminais de regaseificação, as boas práticas no transporte terrestre e o uso de biocombustíveis como alternativa para a matriz de transporte, em um contexto de crescente atenção às questões ambientais e à transição energética.

A modernização da infraestrutura portuária também terá espaço na programação. Um dos painéis será dedicado à dragagem, com foco em tecnologia e sustentabilidade, abordando soluções para ampliar a eficiência operacional dos portos e garantir melhores condições de navegação.

Questões jurídicas e regulatórias igualmente estarão em debate. O painel InfraJur tratará da segurança jurídica e da previsibilidade dos contratos de infraestrutura e energia, tema considerado relevante para a atração de investimentos e para a execução de projetos de longo prazo.

Além dos painéis, o evento contará com apresentações especiais de autoridades ligadas ao setor de transportes e infraestrutura, palestras institucionais e uma solenidade de encerramento reunindo representantes do governo, de entidades setoriais e da comunidade portuária.

No dia 9, a programação será encerrada com uma visita técnica ao Porto de Maceió e ao terminal da Origem Energia. Os participantes também acompanharão uma apresentação sobre o Projeto de Estocagem Subterrânea de Gás Natural (ESGN), iniciativa voltada à ampliação da infraestrutura energética na região.



Programação

8 - JUNHO

9h00 – Credenciamento e boas-vindas

9h30 – Solenidade de abertura

- Fabricio Julião, CEO do Grupo Brasil Export
- Jorge Bastos, Presidente da INFRA.S.A.
- Alex Azevedo, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
- José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export
- Dielze Mello, Presidente do Conselho Alagoas Export
- Diogo Holanda, Administrador do Porto de Maceió
- Jesualdo Conceição da Silva, Diretor-Presidente da ABTP
- Angelino Caputo, Presidente Executivo da ABTRA
- Manoel Ferreira, Ex vice-presidente da FENOP

10h00 – Apresentação especial: Jorge Bastos, Presidente da INFRA.S.A.

10h15 – Apresentação especial: Alex Azevedo, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

10h30 – Intervalo

11h00 – Painel: As perspectivas do setor privado para o desenvolvimento do comércio exterior

A expectativa dos terminais privados com as novas concessões

A DUIMP e novo processo de importação de cargas

Novas relações de trabalho

Debatedores

- Jesualdo Silva, Diretor-Presidente da ABTP
- Angelino Caputo, Presidente Executivo da ABTRA
- Manoel Ferreira, Ex vice-presidente da FENOP

11h45 – Painel: Portos do Nordeste e as novas rotas do agronegócio

Oportunidades geradas pelo acordo Mercosul-União Europeia

Cargas agrícolas e um novo impulso aos terminais portuários

Perspectivas de crescimento para o Nordeste

Debatedores

- Oquerlina Costa, Presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP)
- Antonio Gobbo, Diretor-Presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA)
- Armando Monteiro Bisneto, Diretor-Presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape
- Paulo Henrique Macedo, Diretor-Presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN)

12h30 – Encerramento da manhã

14h30 – Dinâmica: Panorama do ambiente de negócios na Região Nordeste

– Alice Beltrão, Secretária de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (SEDICS)

15h00 – Painel InfraESG | Boas práticas e sustentabilidade na logística

Avanços dos terminais de regaseificação

Boas práticas no transporte terrestre

Biocombustível como alternativa para matriz de transporte

– Leonardo Cerquinho, Diretor de Desenvolvimento de Negócios do Grupo Dislub Equador

– Luiz Carlos Ciocchi, ex-diretor geral do ONS e consultor do IPEGEN

– Cynthia Ruas, Superintendente de Sustentabilidade, Pessoas e Inovação da ANTT

15h45 – Painel: Dragagem em 2026 | Tecnologia e sustentabilidade

– Jacqueline Wendpap, Diretora Executiva da Praticagem do Brasil

- Sergio Correa, Diretor Executivo da Jan De Nul
- Diogo Holanda, Administrador do Porto de Maceió

16h30 – Intervalo

- 17h00 – Painel InfraJur:** Segurança jurídica e previsibilidade nos contratos de infraestrutura e energia
- Bruno Emanuel Tavares Moura, Mestre em Direito Público pela Universidade Federal de Alagoas – UFAL, Conselheiro Seccional da OAB/AL
 - Carlos Germano, Diretor Jurídico de Compliance e Assuntos Regulatórios da BrasilCom
 - Beatriz Gallotti, Sócia da Gallotti Advogados

17h45 – Palestra especial: Ministro Vital do Rêgo, Presidente do Tribunal de Contas da União (TCU)

18h30 – Palestra especial: Bruno Fonseca, Presidente da Praticagem do Brasil

19h00 – Solenidade de encerramento com apresentação principal de Alex Ávila, Secretário Nacional de Portos

- Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export
- Vital do Rego, Presidente do TCU
- Alex Azevedo, Diretor ANTT
- Alex Ávila, Secretário Nacional de Portos
- Jorge Bastos, Presidente da Infra S.A.
- Paulo Henrique Macedo, Diretor-Presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN)
- Diogo Holanda, Administrador do Porto de Maceió
- Jesualdo Conceição da Silva, Diretor-Presidente da ABTP
- Angelino Caputo, Presidente Executivo da ABTRA
- Manoel Ferreira, Ex vice-presidente da FENOP
- Daiana Gomes Alves Vieira, Delegada da DRF de Maceió
- Marcelo Tadeu Gonçalves Belchior, Inspetor da IRF de Maceió
- Júnior Pinheiro, Secretário municipal da Indústria, Comércio e Serviços de Maceió

20h00 – Coquetel de encerramento

Oferecimento: Santos Brasil

9 - JUNHO

Visita técnica

9h00 – Saída do hotel

9h30 – Visita ao Porto de Maceió e ao terminal da Origem Energia, seguida de apresentação do Projeto de Estocagem Subterrânea de Gás Natural (ESGN), conduzida por Anderson Bastos, Diretor de ESGN da empresa.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/06/2026

RODOVIAS - OBRAS DO TRECHO FINAL DO RODOANEL NORTE ALCANÇAM 68%

Conclusão dos serviços vão encerrar projeto iniciado há quase três décadas e completar o anel viário planejado para interligar as principais rodovias da Grande São Paulo

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



As obras do Trecho Norte atingiram 68% de execução e devem ser concluídas ainda neste ano, permitindo o fechamento definitivo do anel viário concebido há quase três décadas. Foto: Divulgação/Governo de SP

Projetado para reorganizar o tráfego de cargas na Região Metropolitana de São



Paulo, o Rodoanel Mário Covas se aproxima da conclusão de seu último trecho. Segundo o Governo de São Paulo, as obras do Trecho Norte atingiram 68% de execução e devem ser concluídas ainda neste ano, permitindo o fechamento definitivo do anel viário concebido há quase três décadas.

O segmento em construção ligará a Rodovia Fernão Dias à Avenida Raimundo Pereira Magalhães, na zona norte da capital paulista. Com a entrega da etapa final, o Trecho Norte passará a contar com 44 quilômetros de extensão, completando o sistema projetado para interligar as principais rodovias que chegam à Grande São Paulo e criar uma alternativa para o transporte de cargas que hoje atravessa áreas urbanas.

A construção do Rodoanel começou em 1998. Já as obras do Trecho Norte tiveram início em 2013, mas enfrentaram interrupções ao longo dos anos. Após cerca de seis anos de paralisação, os trabalhos foram retomados em 2024 pelo governo estadual. A primeira entrega ocorreu em dezembro de 2025 e já está em operação. A segunda e última etapa tem inauguração prevista para o segundo semestre deste ano.

A execução do empreendimento envolve uma série de estruturas de engenharia de grande porte. O Trecho Norte possui 14 túneis, além de pontes, viadutos e obras de contenção distribuídas ao longo do traçado. Parte dessas estruturas permaneceu inacabada durante o período de paralisação.

De acordo com informações divulgadas pela concessionária Via SP Serra, responsável pelas obras, um dos túneis ficou sem intervenções durante aproximadamente sete anos. Nesse período, as estruturas permaneceram expostas à ação do tempo. Segundo relatos de engenheiros envolvidos no empreendimento, houve registros de pichações e utilização de áreas próximas aos túneis por moradores da região.

A retomada das obras exigiu a recuperação e a conclusão de diversas estruturas iniciadas antes da interrupção do projeto. Em um dos túneis, por exemplo, foi necessária a remoção de cerca de 32 mil metros cúbicos de material para permitir a abertura da passagem. Segundo a concessionária, o volume corresponde a aproximadamente 13 piscinas olímpicas.

Ainda de acordo com a empresa, os trabalhos ocorreram em uma área considerada geologicamente complexa. Durante o período de maior atividade, cerca de 300 trabalhadores atuaram simultaneamente nas frentes de obra, com monitoramento contínuo das operações de escavação e desmontes.

A abertura dos túneis e de outros trechos do traçado exigiu a adoção de diferentes técnicas construtivas. Entre elas está a fragmentação por plasma, utilizada para a quebra de rochas em determinadas áreas da obra. Segundo a Via SP Serra, o método permite realizar a fragmentação de forma mais controlada e com menor vibração do que os sistemas convencionais de detonação, reduzindo impactos nas áreas vizinhas.

Viaduto

Outra estrutura de destaque é um viaduto cujos pilares alcançam cerca de 50 metros de altura. Conforme a concessionária, trata-se da estrutura mais elevada do Trecho Norte do Rodoanel. As vigas do equipamento precisaram ser reconstruídas após permanecerem expostas durante o período de paralisação das obras.

Segundo o Governo de São Paulo, a conclusão do Trecho Norte deverá ampliar a integração entre as rodovias que atendem a Região Metropolitana e criar uma nova alternativa para o transporte de cargas. A expectativa da administração estadual é que parte dos caminhões que atualmente circulam por vias urbanas, como a Marginal Tietê, passe a utilizar o novo corredor logístico.

O governo também avalia que a conclusão do trecho poderá facilitar o deslocamento de mercadorias entre diferentes regiões do estado e melhorar a conexão rodoviária com o Porto de Santos, principal complexo portuário do país.

A obra integra o programa SP Pra Toda Obra, que reúne intervenções de infraestrutura viária executadas pelo Estado e por concessionárias reguladas pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

De acordo com a administração estadual, o conjunto de projetos contempla aproximadamente 61,8 mil quilômetros de rodovias. O programa reúne 4,3 mil intervenções públicas e privadas, incluindo obras concluídas a partir de 2023, empreendimentos em execução e projetos previstos para os próximos anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

FERROVIAS - ATRASOS EMPURRAM PACOTE FERROVIÁRIO DE R\$ 140 BILHÕES PARA 2027

Dos oito trechos previstos para concessão, a maior parte teve cronograma revisto diante da complexidade dos projetos

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Segundo a pasta, os atrasos refletem a complexidade e o caráter inovador da nova política ferroviária, que busca ampliar a segurança jurídica, regulatória e financeira dos projetos. Foto: Divulgação

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: 08/06/2026

NORDESTE EXPORT - JULIÃO APOSTA NA INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA E DESTACA VANTAGENS COMPETITIVAS

O Fórum Nordeste Export começou nesta segunda-feira (8), na Associação Comercial de Maceió, reunindo autoridades, empresários e especialistas

Por Vanessa Pimentel vanessa.pimentel@portalbenews.com.br



Durante o discurso, Julião anunciou que a edição de 2027 do Fórum Nordeste Export será realizada no Maranhão. Foto: Bruno Mendes

O CEO do grupo Brasil Export, Fabricio Julião, destacou o papel estratégico da região Nordeste no cenário logístico nacional e internacional durante sua fala na abertura do Fórum Nordeste Export, que acontece hoje (8) e amanhã (9), na Associação Comercial de Maceió. O encontro reúne autoridades, empresários e especialistas para expor os desafios e oportunidades do setor e a

necessidade de avanços estruturais e maior integração entre os modais de transporte na região.

Para Fabricio, um dos principais desafios para o Nordeste é avançar na multimodalidade para ampliar sua competitividade. “Não estamos falando de portos concorrentes, mas de portos complementares”, afirmou, ao destacar a importância da integração entre terminais portuários, ferrovias e rodovias.

Julião também chamou atenção para vantagens naturais da região, como a localização geográfica mais próxima do continente europeu, o que pode reduzir custos e tempo de transporte nas operações internacionais. Outro diferencial apontado foi a profundidade natural dos calados dos portos nordestinos, que permite a atracação de navios de maior porte em comparação aos portos do Sudeste.

O executivo também mencionou a expectativa de crescimento do setor de cruzeiros na região, indicando potencial para impulsionar o turismo e a economia local.

Nordeste Export 2027

Durante o discurso, Julião anunciou que a edição de 2027 do Fórum Nordeste Export será realizada no Maranhão, ampliando o alcance do evento e reforçando o compromisso com o desenvolvimento regional.

Ao encerrar sua fala, o CEO fez um apelo por mais agilidade nas decisões e investimentos no setor. “Precisamos agir, não podemos mais ficar esperando e as oportunidades passando. É um setor que gera empregos, que gera renda”, disse. “Agradeço a presença de todos e desejo um ótimo evento.”

A programação do fórum segue ao longo do dia, com painéis voltados à infraestrutura, inovação e integração logística.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

NORDESTE EXPORT - DIRETOR DA ANTT DESTACA PAPEL ESTRATÉGICO DO NORDESTE NA LOGÍSTICA NACIONAL

Alex Azevedo destacou a importância da Transnordestina, o crescimento do Matopiba e os investimentos em transporte para ampliar a competitividade da região

Por Geovanna Barbosa geovanna.barbosa@portalbenew.com.br

O fortalecimento da infraestrutura logística no Nordeste e a ampliação da integração entre ferrovias, rodovias e portos foram os principais temas abordados pelo diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Alex Azevedo, durante sua participação no Nordeste Export, realizado em Alagoas, nesta segunda-feira (8).



Alex Azevedo, diretor da ANTT, destacou o avanço da infraestrutura logística no Nordeste e defendeu investimentos para ampliar a competitividade da região. Foto: Bruno Mendes

Ao destacar a importância econômica da região, Azevedo afirmou que o Nordeste vem ampliando sua participação na movimentação de cargas do país, impulsionado pelo crescimento do agronegócio, da mineração e pelos investimentos em infraestrutura de transporte.

Segundo o diretor, a região reúne condições para se consolidar como um dos principais corredores logísticos do Brasil, especialmente com o avanço de grandes projetos de infraestrutura voltados ao escoamento da produção.

Projetos estratégicos

Entre os empreendimentos citados está a Ferrovia Transnordestina. Azevedo destacou a importância do projeto para o escoamento da produção nordestina e lembrou que o ramal entre Salgueiro (PE) e o Porto de Suape voltou a integrar os planos de expansão da ferrovia.

O diretor também ressaltou o avanço do Matopiba como nova fronteira agrícola do país e o potencial mineral presente em estados como Bahia, Ceará, Rio Grande do Norte e Alagoas. Para ele, o crescimento dessas atividades reforça a necessidade de ampliar os investimentos em infraestrutura e transporte.

“Hoje nós podemos provar a este país o quanto somos importantes na logística e no agro”, disse Azevedo.

Segundo o diretor, a expansão da infraestrutura é fundamental para acompanhar o crescimento econômico da região e garantir maior competitividade aos setores produtivos nordestinos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

NORDESTE EXPORT - JORGE BASTOS DEFENDE AVANÇO DA CABOTAGEM E FERROVIAS PARA REDUZIR CUSTOS LOGÍSTICOS

Presidente da Infra S.A. ressalta que o Brasil precisa reduzir a dependência do transporte rodoviário de longa distância e ampliar o uso da cabotagem e das ferrovias

Por Geovanna Barbosa geovanna.barbosa@portalbenew.com.br



Jorge Bastos destacou os desafios do planejamento logístico e da infraestrutura de transporte no Brasil.
Foto: Bruno Mendes

A ampliação da cabotagem e da malha ferroviária foi apontada pelo presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, como um dos principais caminhos para tornar a logística brasileira mais eficiente e reduzir os custos de transporte. A avaliação foi feita durante o Fórum Nordeste Export, evento que reúne representantes do setor

de infraestrutura, transportes e comércio exterior na Associação Comercial de Maceió, nesta segunda-feira (8).

Segundo Bastos, o país ainda depende excessivamente do transporte rodoviário para percursos de longa distância, o que impacta diretamente a competitividade da economia. Para ele, cargas transportadas por milhares de quilômetros em caminhões deveriam ser direcionadas para modais mais adequados, como ferrovias e navegação de cabotagem.

Ao defender uma mudança na matriz de transporte, o executivo destacou o potencial da extensa costa brasileira para a movimentação de mercadorias entre portos nacionais. “Não faz sentido você sair com um caminhão de arroz do Rio Grande do Sul para o Ceará. Isso tem que ir de ferrovia ou por cabotagem”, afirmou.

Bastos ressaltou que o Brasil possui uma das maiores faixas litorâneas contínuas do mundo, mas ainda aproveita pouco esse potencial para o transporte de cargas. Segundo ele, ampliar a cabotagem é fundamental para reduzir a dependência das rodovias e aumentar a eficiência do transporte de cargas.

Planejamento logístico

O presidente da Infra S.A. também defendeu investimentos contínuos em infraestrutura para acompanhar o crescimento da produção nacional, especialmente do agronegócio. Durante sua participação, citou São Paulo como exemplo de desenvolvimento apoiado pela integração entre rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.

Outro tema abordado foi a elaboração do novo Plano Nacional de Logística (PNL), cujo objetivo é construir um planejamento de longo prazo capaz de orientar investimentos independentemente das mudanças de governo. “A logística exige previsibilidade, então precisamos de um plano consistente, com credibilidade e que possa atravessar diferentes gestões”, afirmou.

Bastos citou também a importância da estruturação de projetos viáveis para ampliar a competitividade da infraestrutura e da logística brasileiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

NORDESTE EXPORT - NORDESTE DESAFIA ESTIGMAS E CRESCE COMO POTENCIAL EXPORTADOR

Representantes do conselho do Brasil Export e do Alagoas Export destacaram a força do Nordeste no cenário logístico nacional

Por Vanessa Pimentel vanessa.pimentel@portalbenews.com.br



Dielze Mello deu as boas-vindas aos participantes e ressaltou a importância dos debates promovidos ao longo do ano. Foto: Bruno Mendes

O Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, afirmou durante a abertura do Nordeste Export que ainda há uma percepção equivocada sobre a região. Segundo ele, o Nordeste muitas vezes é visto como uma área economicamente fragilizada,

mas o próprio fórum tem contribuído para mudar essa visão. “O Nordeste é produtivo, com estados exportadores. Temos mostrado ao Brasil, por meio dos veículos de imprensa do Grupo, a força econômica da região e tudo o que ela produz”, destacou.

Já a presidente do Conselho do Alagoas Export, Dielze Mello, deu as boas-vindas aos participantes e ressaltou a importância dos debates promovidos ao longo do ano. “Mensalmente discutimos as atividades econômicas de Alagoas e convidamos todos a participarem do conselho”, pontuou.

José Roberto Campos ressaltou a riqueza da região Nordeste.

Dielze também destacou vocações importantes do estado, como os mercados do açúcar e da mineração, além de apontar a relevância das operações de exportação realizadas por Maceió para a economia local. “Essas atividades têm contribuído para transformar o cenário regional, embora ainda haja espaço para ampliar a diversificação da pauta exportadora”.

Entre os desafios, ela mencionou questões logísticas que precisam ser solucionadas e a necessidade de avançar na transição energética. Outro ponto levantado foi a preparação dos portos para receber novos investimentos e empresas, fator considerado essencial para sustentar o crescimento econômico.

O Fórum Nordeste Export segue com programação ao longo do dia, com painéis voltados à infraestrutura, inovação e desenvolvimento regional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

NORDESTE EXPORT - SETOR ENFRENTA MODERNIZAÇÃO DOS PROCESSOS E REFORMA TRABALHISTA SIMULTANEAMENTE

Painelistas do Nordeste Export debateram impactos da nova declaração única de importação, redução da jornada de trabalho e marco regulatório portuário

Por Mariana Nerome@portalbenews.com.br

O setor portuário brasileiro atravessa uma transformação simultânea em três frentes: a digitalização completa dos processos de importação, as mudanças na jornada de trabalho e a modernização do marco legal portuário. O cenário foi debatido nesta segunda-feira (8) durante o painel sobre perspectivas do setor privado no Fórum Nordeste Export, evento promovido pelo Grupo Brasil Export, com representantes da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), da Associação

Brasileira de Terminais de Cargas (ABTRA) e da Federação Nacional dos Operadores Portuários (FENOP).



Jesualdo Silva (ABTP), Angelino Caputo (ABTRA) e Manoel Ferreira (FENOP) participaram do painel sobre perspectivas do setor privado no Nordeste Export, realizado nesta segunda-feira (8). Foto: Bruno Mendes

O presidente executivo da ABTRA, Angelino Caputo, apresentou ao público o funcionamento do novo processo de importação. O modelo em vigor exige que 100% das cargas sejam enviadas a recintos alfandegados antes de qualquer liberação, mesmo que a grande maioria delas seja enquadrada no canal verde, o de menor risco.

Com a Declaração Única de Importação, a Duimp, o importador passa a poder declarar a carga antes mesmo da chegada do navio ao porto. A Receita Federal parametriza o canal antecipadamente e, se a carga for liberada no verde, o despacho ocorre sobre a água — a mercadoria desce do navio já nacionalizada, sem precisar ir ao recinto alfandegado.

A migração para o novo sistema ocorre em etapas. Em abril deste ano, as grandes cargas do modal marítimo passaram a ser obrigadas a usar a Duimp. Em 31 de agosto, as cargas a granel do mesmo modal seguem o mesmo caminho. Em 1º de dezembro de 2026, o processo antigo encerra definitivamente. A partir daí, todas as cargas — incluindo as de projeto, as cargas soltas e as importações por empresas com radar limitado, como pequenos importadores — passam a operar exclusivamente pelo novo sistema.

Os efeitos sobre o tempo de permanência das cargas no porto já são visíveis. Caputo apresentou dados do Porto de Santos: há dez anos, a permanência média era de 22 dias. Com as melhorias incrementais dos últimos anos, esse número caiu para cerca de 11 dias. As cargas que já passam pelo novo processo estão ficando entre seis e sete dias.

A Receita Federal projeta que o indicador chegue a três ou quatro dias a partir de 2027.

ESCALA 6X1

Em paralelo à digitalização, o setor debate as propostas de redução da jornada de trabalho em tramitação no Congresso Nacional. O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, explicou que há dois textos em disputa: a PEC 221, aprovada pela Câmara dos Deputados, que reduz a carga horária semanal de 44 para 40 horas com período de transição de 60 dias; e a PEC 12, de origem do Senado Federal, que mantém as 44 horas e amplia a flexibilização via negociação coletiva.

A posição das entidades presentes no painel converge: o setor defende que, por se tratar de atividade essencial, o prazo de transição seja de pelo menos 360 dias, e não os 60 previstos na PEC 221.

Caputo reconheceu que a mudança tem justificativa do ponto de vista dos trabalhadores, mas ressaltou que a flexibilidade sobre os dias de folga — sem a exigência de que sejam consecutivos — permite reorganizar a força de trabalho sem contratações em massa, minimizando o impacto financeiro para os terminais.

“Olhando pelo lado humano, o trabalhador portuário tem o direito de ter uma escala mais parecida com a nossa. Com essa flexibilidade de não ter que ser consecutivo dá para reorganizar a mão de obra. Caso não haja isso, teremos que contratar mais um monte de gente, mas acredito que dê para

rearranjar a força atual, talvez com algumas pequenas complementações”, afirma o diretor-presidente da ABTRA.

PL 733

O terceiro tema debatido foi o PL 733, projeto que trata do marco legal portuário. Jesualdo disse acreditar na aprovação pela Câmara ainda no primeiro semestre, citando que o principal obstáculo, a disputa entre o modelo de representação sindical unicista e o misto, estava em fase final de negociação entre federações e o relator do projeto.

Caputo foi mais cauteloso e disse não compartilhar do mesmo otimismo, embora reconheça a importância da aprovação. Manoel Ferreira, conselheiro da FENOP, disse torcer pela aprovação, mas declarou ser cético quanto ao prazo.

Silva ponderou que, mesmo se a Câmara votar o texto ainda em junho, o Senado teria condições de apreciar e aprovar o projeto ainda em 2026, já que a matéria tem caráter setorial e não exige o mesmo nível de debate que reformas estruturais como a tributária.

Para Ferreira, independentemente do ritmo das mudanças, o setor não tem alternativa que não seja a adaptação. Ele lembrou que já operou armazéns alfandegados para um único cliente, modelo que deixou de ser viável com as novas dinâmicas do comércio exterior.

“O objetivo final é que o usuário pague menos”, disse. A frase resume o argumento central dos três painelistas: as transformações em curso têm custos de transição, mas a direção é irreversível.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

SUSTENTABILIDADE - “O PRINCIPAL DESAFIO CLIMÁTICO PARA O SETOR RODOVIÁRIO É A MAIOR FREQUÊNCIA DE CHUVAS FORTES”

“Temos trabalhado em financiamentos mais eficientes e, sobretudo, em um melhor acesso a esse crédito para financiar ações de redução de riscos e resiliência climática”

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



Diretor da ANTT destaca a necessidade de investimentos para tornar rodovias e ferrovias mais preparadas para eventos climáticos extremos. Foto: Divulgação

O setor brasileiro de transportes terrestres se prepara para mitigar os efeitos das mudanças climáticas. E os primeiros passos já são dados, com concessionárias e outros agentes privados estudando como financiar os projetos necessários para tornar essa infraestrutura mais resiliente e, assim, garantir

sua operação diante de eventos extremos, principalmente chuvas torrenciais. A análise é do diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) Felipe Queiroz, uma das principais vozes no debate sobre mudanças climáticas e seus impactos na infraestrutura de transportes brasileira. Em entrevista exclusiva ao BE News, ele avalia como esse mercado está reagindo ao desafio das mudanças climáticas, qual o maior risco enfrentado e que soluções podem ser adotadas para financiar os investimentos necessários. Confira a seguir:

Diretor, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vem debatendo os riscos climáticos na infraestrutura do setor e, em especial, a importância de planos de resiliência, de modo que essa infraestrutura tenha como se manter operacional diante de eventos climáticos. O Brasil já conta com uma infraestrutura rodoviária e ferroviária preparada para enfrentar eventos extremos do clima?



É difícil ter um diagnóstico assertivo sobre isso. Na minha opinião, estamos em preparação. Estamos com soluções que endereçam esse desafio. Por exemplo, em minha participação no Santos Export, falei que o programa de sustentabilidade da agência para a infraestrutura rodoviária e ferroviária determina que 1% das receitas de cada projeto deve ser utilizado para fazer frente aos desafios de adequação da nossa infraestrutura, para torná-la resiliente. E por que é difícil afirmar qual é o diagnóstico atual? Porque a primeira etapa desse investimento é fazer, de fato, o diagnóstico e elencar os investimentos prioritários para que a gente alcance esse patamar de resiliência. Entendo que a gente não tem um dado concreto, mas a boa notícia é que a gente tem soluções que endereçam esse desafio.

O setor pode não estar preparado plenamente para os desafios climáticos. Mas, ao menos, a iniciativa privada, os concessionários já reconhecem esse risco e trabalham para se proteger desses eventos? Já há uma consciência desses riscos?

A gente tem um setor pujante, um setor de transportes terrestres que está no estado da arte no Brasil, com empresas muito qualificadas. E elas estão, sim, cientes desses riscos. E estão se preparando, já trabalhando em como financiar e fechar a equação econômico-financeira para viabilizar essas soluções. Já se estuda a utilização de debêntures incentivadas e títulos verdes, que vão trazer fôlego para que os investimentos e os estudos avancem. O setor de transportes terrestres está muito preparado, é muito consciente e muito capaz de fazer essa transformação tão urgente de que a gente precisa.

Hoje, no segmento rodoviário, qual o principal risco climático?

A gente tem questões ligadas a índices pluviométricos acima da média, ou seja, a ocorrência de fortes chuvas, que acabam levando a movimentos de massa, deslizamentos de taludes e, às vezes, a inundações das plataformas das rodovias. Então hoje, no cenário brasileiro, o principal desafio climático para o setor rodoviário é a maior frequência de chuvas fortes, como a gente viu no Rio Grande do Sul, em 2024, e aqui em São Paulo, em 2023. Este é o ponto de atenção principal.

E quanto ao segmento ferroviário?

Os desafios são similares, com a maior ocorrência de chuvas fortes sendo a principal preocupação. Mas acaba que, por conta da escala, pela menor participação desse modal na matriz de transportes, essa não se torna uma questão relativamente tão importante como é no rodoviário. Mas temos de acompanhar isso. Do ponto de vista da logística, quando a gente olha para Santos, por exemplo, para as linhas ferroviárias na descida da Serra do Mar e o impacto que as fortes chuvas podem ter nessa infraestrutura, podendo causar deslizamentos de terra e interromper uma dessas linhas, é, sim, um ponto de atenção.

Sobre a questão do financiamento para os projetos de adaptação às mudanças climáticas, o sr. citou a emissão de debêntures. Mas há linhas de crédito oferecidas por órgãos internacionais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). O Brasil tem buscado essa ajuda?

Não só do BID, como do Banco Mundial e, sobretudo, do BNDES, no Brasil. O BNDES tem os títulos verdes, o Fundo Clima (programa de financiamento para ações voltadas à mitigação dos impactos das mudanças climáticas), por exemplo. Estamos avançando nesses instrumentos de financiabilidade, com spreads vantajosos para quem está atento a essa agenda. Temos trabalhado em financiamentos mais eficientes e, sobretudo, em um melhor acesso a esse crédito para financiar ações de redução de riscos e resiliência climática. Quero que o empresário tenha condições de sentar à mesa e tenha acesso a essas linhas.

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

NORDESTE EXPORT - ALAGOAS BUSCA AMPLIAR PROTAGONISMO COM AVANÇO EM INFRAESTRUTURA E ENERGIA

Com crescimento do PIB acima da média nacional, estado alagoano mira fortalecimento logístico e ampliação da conectividade

Por Cássio Lyra cassio.lyra@portalbenews.com.br



Panorama de negócios e desenvolvimento econômico do Alagoas foram apresentados pelo secretário Lucas Canuto. Foto: Bruno Mendes/Brasil Export

Alagoas tem buscado consolidar sua posição como um dos estados mais competitivos do Nordeste em logística, infraestrutura e energia, apostando na modernização do sistema portuário, ampliação dos investimentos em transportes e no fortalecimento de uma matriz energética predominantemente renovável como motores para atração de novos empreendimentos. O panorama do

estado foi apresentado nesta segunda-feira (8) pelo secretário executivo do Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico e Social (Conedes) em Alagoas, Lucas Canuto, durante o Fórum Nordeste Export, realizado na Associação Comercial de Maceió.

De acordo com o secretário, o estado chega em 2026 ao quarto ano consecutivo de crescimento acima da média nacional, com projeção de um Produto Interno Bruto (PIB) nominal de R\$ 96 bilhões em 2025. A expectativa é de crescimento econômico de 2%, superior à média nacional estimada em 1,8%.

No campo da infraestrutura logística, o Porto de Maceió segue como peça estratégica para a movimentação de cargas e o escoamento da produção estadual. Embora a movimentação total tenha registrado queda de 6,1% em 2025, encerrando o período com 2,51 milhões de toneladas, o desempenho da carga geral chama atenção pela expansão de 46,4%, alcançando 125,9 mil toneladas e indicando diversificação operacional no terminal portuário. Já os graneis líquidos avançaram 14,8%, somando 537,4 mil toneladas, enquanto os graneis sólidos apresentaram queda de 12,9%, totalizando 1,84 milhão de toneladas.

Canuto aponta que a modernização portuária e o fortalecimento da infraestrutura logística estão diretamente ligados à estratégia de ampliar a competitividade de Alagoas no comércio exterior. Em 2025, a pauta exportadora segue concentrada no açúcar de cana, responsável por 69,6% das exportações, equivalente a US\$ 573 milhões, seguida pelo minério de cobre, com US\$ 225,5 milhões e participação de 27,4%.

Infraestrutura

A conectividade também aparece como eixo prioritário do planejamento estadual. O Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares, em Maceió, registrou crescimento de 11% no fluxo de passageiros em 2025 em relação ao ano anterior, além de aumento de 37,3% nos desembarques frente ao período pré-pandemia, em 2019. O início da operação do primeiro voo internacional direto entre Rosário, na Argentina, e Maceió, entre janeiro e fevereiro de 2026, foi tratado pelo governo estadual como um marco para ampliar o turismo e os negócios internacionais.

Além disso, o Aeroporto Costa dos Corais, em Maragogi, segue em construção, ampliando a capacidade regional de mobilidade e acesso. Segundo o secretário, a expectativa do Governo do Estado é entregar o terminal no final do ano.

Na malha terrestre, o estado também registra avanço nos aportes públicos. Os investimentos federais em transportes cresceram 171,4%, passando de R\$ 130,4 milhões, em 2022, para R\$ 354 milhões, em 2024. Entre os principais empreendimentos estão a Ponte Penedo–Neópolis, na BR-349, com

investimento de R\$ 203 milhões e potencial de beneficiar cerca de 80 mil pessoas, além do Viaduto Porto Real do Colégio, na BR-101, estimado em R\$ 23,7 milhões para melhoria do fluxo logístico entre Alagoas e Sergipe.

Energia

No setor energético, Alagoas busca transformar sua vantagem estrutural em diferencial competitivo para a indústria. Atualmente, 80,7% da matriz energética estadual é composta por fontes renováveis, índice considerado um dos principais atrativos para novos investimentos produtivos. O estado também destaca possuir a menor tarifa industrial de gás natural do Nordeste e reservas provadas próximas de 14 bilhões de metros cúbicos de gás, reforçando o potencial para setores intensivos em energia.

A expansão da energia limpa também se reflete no avanço da geração distribuída. Alagoas contabiliza 12.083 unidades de geração solar espalhadas pelos 102 municípios, além de crescimento de 17% nas instalações fotovoltaicas em 2025. Paralelamente, o setor energético estadual registrou recorde de 595 novas empresas no ano, enquanto a rede de distribuição de gás natural prevê expansão superior a 600 quilômetros.

O conjunto de indicadores reforça a estratégia alagoana de posicionar o estado como um hub regional para negócios ligados à logística, indústria, energia e exportação. Com incentivos fiscais, infraestrutura em expansão e uma matriz energética sustentável, Alagoas busca ampliar sua inserção econômica e elevar sua competitividade dentro do cenário nordestino e nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

NORDESTE EXPORT - PORTOS DO NORDESTE APOSTAM EM NOVAS ROTAS PARA AMPLIAR PARTICIPAÇÃO NO AGRO

Entreve, porém, ainda é a burocracia de processos envolvendo os complexos portuários, segundo especialistas

Por Júnior Batista junio.batista@portalbenews.com.br



A ampliação da capacidade logística, a integração entre modais e o aproveitamento das novas oportunidades para exportação pautaram o painel Portos do Nordeste

A ampliação da capacidade logística, a integração entre modais e o aproveitamento das novas oportunidades para exportação pautaram o painel Portos do Nordeste e as novas rotas do agronegócio, exposto durante o Fórum Nordeste Export, realizado nesta segunda-feira (8) na Associação Comercial de

Maceió.

O debate reuniu dirigentes portuários da região para discutir os impactos do crescimento da produção agrícola, os desafios estruturais e o posicionamento estratégico dos terminais nordestinos diante das mudanças no comércio internacional e das perspectivas abertas pelo acordo Mercosul-União Europeia.

Ao longo do debate, os participantes defenderam que a expansão do agronegócio brasileiro e o surgimento de novas rotas comerciais exigirão investimentos contínuos em infraestrutura, integração multimodal e coordenação entre os portos para ampliar a competitividade do Nordeste no cenário nacional e internacional.

A presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), Oquerlina Costa, destacou o papel estratégico do Porto do Itaqui para o desenvolvimento do Maranhão, do Nordeste e do país.

Segundo ela, o terminal consolidou posição como principal porto público do Arco Norte e tem ampliado sua capacidade de atendimento graças às características naturais e aos investimentos realizados nos últimos anos.

Entre os diferenciais citados estão a profundidade dos berços, que variam entre 12 e 26 metros, permitindo maior flexibilidade operacional. “A combinação entre infraestrutura e integração logística fortaleceu o posicionamento do Porto do Itaqui como hub para movimentação de cargas agrícolas”, disse. Segundo ela, o terminal recebe grande parte da produção do Matopiba e do leste do Mato Grosso por meio da conexão entre rodovias e ferrovias.

Além da exportação, o porto também vem ampliando sua atuação na importação de cargas voltadas ao abastecimento da cadeia produtiva agrícola.

O diretor-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antonio Gobbo, apontou que um dos principais obstáculos ao avanço da infraestrutura portuária ainda está na burocracia dos processos. Segundo ele, a companhia tem buscado revisar fluxos internos para aumentar a velocidade de execução dos projetos. “Para vencer grandes gargalos, temos que pensar fora da caixa”, afirmou.

Gobbo também destacou que a Bahia ainda enfrenta limitações na conectividade ferroviária e defendeu soluções baseadas em integração logística e racionalidade econômica. “Hoje existe insuficiência ferroviária e falta permeabilidade. Precisamos construir soluções”, emendou.

Encerrando o painel, o diretor-presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), Paulo Henrique Macedo, reforçou que o crescimento dos portos nordestinos passa por cooperação regional.

Segundo ele, os terminais da região não atuam em lógica de competição direta, mas de complementaridade operacional. “Entre os portos do Nordeste, nós não somos concorrentes. Nós nos ajudamos. Somos parceiros da Codeba, da EMAP”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

NORDESTE EXPORT - SUSTENTABILIDADE ORIENTA EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Secretário Nacional de Portos e diretor-presidente da Infra S.A. debatem combustíveis limpos, hidrovias e resiliência climática em painel no Nordeste Export

Por Mariana Nerome mariana.nerome@portalbenews.com.br



Alex Ávila, Secretário Nacional de Portos, e Jorge Bastos, Diretor-Presidente da Infra S.A., participaram do painel InfraESG durante o Nordeste Export. Foto: Bruno Mendes

A agenda ambiental deixou de ser acessória nos projetos de infraestrutura portuária brasileira e passou a condicionar desde a modelagem dos leilões até os contratos de arrendamento e concessão. É esse o diagnóstico que emergiu do

painel InfraESG Boas Práticas e Sustentabilidade na Logística, realizado nesta segunda-feira (8) durante o Nordeste Export, evento promovido pelo Grupo Brasil Export, com a participação do



Secretário Nacional de Portos, Alex Ávila e do Diretor-Presidente da Infra S.A, Jorge Bastos, na Associação Comercial de Maceió.

O secretário apresentou um balanço de três anos à frente da secretaria. No período, 29 empreendimentos foram lançados ao mercado por meio de leilões de arrendamentos e concessões. Ele ressaltou que os resultados materiais desses contratos dependem de um horizonte de dois a cinco anos para se consolidar, e que é nesse intervalo que os compromissos ambientais assumidos nos editais começam a ganhar forma.

O Terminal de Contêineres de Santos foi citado como o caso mais representativo. O edital prevê equipamentos eletrificados e incentiva o uso de combustíveis de menor impacto pelas embarcações que operam no terminal.

“Essas sementes precisam ser plantadas. Precisam ser cuidadas para que a gente colha esses frutos devidamente alinhados com toda a agenda ambiental”, afirmou o secretário.

Bastos, por sua vez, definiu a sustentabilidade como condição para qualquer projeto desenvolvido pela Infra S.A.

Segundo ele, nenhuma iniciativa avança sem que o tema seja tratado como prioridade desde as etapas iniciais de concepção. O diretor-presidente destacou que o Brasil ocupa uma posição singular nesse debate por deter a maior matriz energética renovável do mundo, e lembrou que o país tem no etanol um histórico que pode ser mobilizado agora em favor da descarbonização do transporte marítimo.

“O Brasil vai ser um país que estará à frente dessa alavancagem”, disse.

COMBUSTÍVEL SUSTENTÁVEL

O debate sobre combustíveis alternativos para a navegação tomou parte relevante do painel. Ávila afirmou que o governo vem mapeando pontos estratégicos na costa brasileira para viabilizar estruturas de bunker sustentável, em diálogo com armadores e autoridades portuárias das regiões Sul, Centro, Norte e Nordeste. As modelagens em análise incluem tanto a instalação dentro de portos públicos, por meio de arrendamentos, quanto empreendimentos integralmente privados, devidamente regularizados junto à agência reguladora.

Sobre qual combustível vai prevalecer — hidrogênio, etanol ou outras opções —, o secretário defendeu que a definição cabe ao mercado.

“O que vai ser tido como a melhor opção é o que o mercado responder que vai atender melhor às necessidades”, afirmou, acrescentando que a tendência é de coexistência de mais de um tipo de combustível à medida que os projetos avançam.

Bastos reforçou essa leitura e citou o BNDES como peça central no financiamento dessa transição. O banco mantém uma carteira com custo diferenciado para projetos voltados à redução de impacto ambiental, o que, segundo o diretor, amplia a viabilidade econômica das iniciativas. Como sinal do movimento em curso no setor privado, mencionou os navios Valemax da mineradora Vale, que estão sendo adaptados para operar com combustíveis alternativos.

ENCHENTES NO SUL

A resiliência climática da infraestrutura também esteve em pauta. Bastos afirmou que os projetos desenvolvidos pela Infra S.A. seguem determinações dos ministérios para incorporar características que permitam a manutenção das operações diante de inundações, chuvas torrenciais e erosão costeira. Segundo ele, a orientação parte dos ministérios e a Infra S.A. modela os projetos em conformidade com essas diretrizes.

Já o secretário abordou os contratos de arrendamento e concessão como instrumentos em constante revisão.

As enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul foram citadas como um evento que expôs lacunas nos instrumentos contratuais, em especial na cobertura de seguros para situações que extrapolam o escopo das operações portuárias convencionais. O caso levou o governo a aprimorar as matrizes de risco utilizadas nos contratos.

“A gente se deparou com situações que nunca foram presenciadas”, disse o secretário.

Para ele, os contratos vigentes são mais avançados do que os firmados desde a Lei de Modernização dos Portos, de 1993, mas o processo de atualização não tem ponto final.

As hidrovias também entraram na discussão como vetor de sustentabilidade logística. Bastos citou a concessão da Hidrovia do Rio Paraguai, em fase de modelagem, como uma das iniciativas com potencial de reduzir o volume de caminhões em circulação e, conseqüentemente, as emissões associadas ao transporte de cargas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

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

Segundo dados do Ineep, 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: 08/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - QUANDO APRENDER DEIXA DE SER OPCIONAL

Por Hudson Carvalho

As empresas mais preparadas para enfrentar cenários complexos possuem uma característica em comum: revisam premissas com frequência, incorporam novas perspectivas e adaptam-se com rapidez. A capacidade de continuar evoluindo é um dos principais fatores de competitividade das organizações e de relevância das lideranças.

Ao longo de mais de duas décadas trabalhando com líderes, empresas e equipes dos mais diversos setores, poucas contradições me chamam tanta atenção quanto a que vivemos atualmente. Nunca tivemos acesso a tanta informação. Ao mesmo tempo, nunca vi tantas organizações enfrentando dificuldades para desenvolver talentos, preparar sucessores e acompanhar a velocidade das mudanças.

O motivo é simples: informação não gera competência por si só.

Vivemos em um ambiente marcado por avanços tecnológicos acelerados, transformações regulatórias, novas demandas do mercado e crescente complexidade na tomada de decisões. Um cenário definido pela volatilidade, incerteza, complexidade e ambiguidade — o conhecido ambiente VUCA.

Nesse contexto, cheguei a uma convicção que a experiência empresarial e os anos dedicados ao magistério reforçaram: o maior desafio dos nossos dias não é adquirir novos conhecimentos. É abandonar convicções que perderam validade.

Em muitos casos, o obstáculo ao crescimento não é a ausência de novas ideias, mas o excesso de confiança em soluções antigas.

Quanto mais bem-sucedida foi uma prática no passado, maior tende a ser a resistência em questioná-la. Vejo isso com frequência em empresas que insistem em responder aos desafios atuais com modelos que funcionaram bem durante anos, mas já não entregam os mesmos resultados.

O excesso de certezas tornou-se um dos principais freios à evolução profissional e ao desempenho organizacional.

Também aprendi que disponibilizar conteúdo é relativamente simples. Produzir desenvolvimento efetivo é muito mais complexo.

O desenvolvimento acontece quando conhecimento de qualidade, reflexão madura e bem conduzida e experiência prática se encontram. Esse processo exige análise crítica, mudança de perspectivas e disposição para revisar premissas. Força a que conceitos deixem de ser apenas informação e passem a influenciar decisões e resultados.

Existe ainda um componente frequentemente subestimado: os relacionamentos construídos ao longo da jornada.

Uma das oportunidades mais importantes da minha carreira surgiu a partir de um vínculo criado durante um MBA na Fundação Getúlio Vargas (FGV). Após a conclusão do curso, um colega de turma, então diretor-geral de uma grande organização, abriu uma porta profissional que dificilmente teria surgido por meios convencionais.

Essa experiência reforçou uma percepção que mantenho até hoje: programas de formação ampliam repertório técnico, mas as conexões desenvolvidas ao longo do processo continuam gerando oportunidades, negócios e troca de experiências por muitos anos. Sim, é necessário cuidar dos relacionamentos, para que eles produzam esses resultados. Mantê-los “acesos” e jamais esquecer relacionamentos bem-sucedidos pressupõem troca. “Relacionar-se com” é diferente de “aproveitar-se de”.



Em ambientes cada vez mais complexos, o desenvolvimento deixou de ser uma atividade individual.

Há ainda uma responsabilidade que considero inseparável da liderança.

Executivos não buscam atualização apenas para benefício próprio. Eles influenciam comportamentos, prioridades e padrões de atuação dentro de suas equipes. As pessoas observam muito mais o que seus líderes fazem do que aquilo que dizem.

Quando um gestor estuda, participa de programas executivos, busca novas referências e compartilha aprendizados, envia uma mensagem clara sobre aquilo que valoriza. Quando deixa de fazê-lo, transmite uma mensagem igualmente clara.

Por essa razão, culturas de desenvolvimento não são construídas por discursos. São construídas pelos exemplos que as lideranças oferecem todos os dias.

As empresas mais preparadas para enfrentar cenários complexos possuem uma característica em comum: revisam premissas com frequência, incorporam novas perspectivas e adaptam-se com rapidez.

A capacidade de continuar evoluindo é um dos principais fatores de competitividade das organizações e de relevância das lideranças.

Ao longo da minha trajetória, nunca vi empresas sustentarem desempenho superior por muito tempo apoiadas apenas nas competências que as trouxeram até determinado estágio. As que prosperam são justamente aquelas que mantêm a capacidade de questionar certezas, renovar capacidades e ajustar suas estratégias diante de novas realidades.

No ambiente empresarial, aprender deixou de ser uma escolha. Tornou-se uma condição para permanecer relevante.

Hudson Carvalho é diretor-executivo da BE Academy. Consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas, atua também como diretor regional da Wisdom – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) para o ABCD e Baixada Santista (SP) e diretor executivo da Elabore-Online – Pessoas e Resultados. Ele escreve semanalmente para o BE News, com seus artigos sendo publicados às segundas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - QUANDO O BOATO VIRA CRISE CORPORATIVA

Por João Fortunato

Em muitas crises, há uma disputa interna entre a cautela jurídica e a necessidade de comunicação rápida. O equilíbrio é essencial. Uma resposta excessivamente técnica ou legalista pode parecer fria e distante. Por outro lado, uma manifestação precipitada pode criar novos problemas. A solução está na construção de mensagens claras, verdadeiras e estrategicamente alinhadas.

Em um mundo conectado por redes sociais, aplicativos de mensagens e inteligência artificial, um boato pode se espalhar mais rapidamente do que qualquer comunicado oficial. Em poucas horas, uma informação falsa pode atingir milhões de pessoas, provocar reações emocionais, derrubar ações na bolsa, afastar consumidores e colocar em risco reputações construídas ao longo de décadas.

Para especialistas em comunicação corporativa, a chamada “crise de boato” tornou-se uma das ameaças mais complexas enfrentadas pelas organizações modernas. Diferentemente de uma crise provocada por um acidente, uma falha operacional ou um escândalo comprovado, o boato tem uma característica peculiar: muitas vezes ele nasce sem qualquer base factual. Ainda assim, seus efeitos podem ser tão devastadores quanto os de uma crise real.



A velocidade é o primeiro desafio. Enquanto uma empresa reúne informações, consulta advogados e define estratégias, a notícia falsa já percorreu grupos de WhatsApp, perfis de redes sociais e até mesmo veículos de comunicação. Nesse cenário, o silêncio costuma ser interpretado como confirmação. Para o público, a ausência de resposta frequentemente gera mais dúvidas do que esclarecimentos.

Foi-se o tempo em que organizações podiam esperar alguns dias antes de se manifestar. Hoje, a gestão de crise exige monitoramento permanente e capacidade de reação quase imediata. Isso não significa responder impulsivamente, mas demonstrar que a empresa está atenta, investigando os fatos e disposta a prestar esclarecimentos.

Outro erro comum é acreditar que basta desmentir o rumor. A experiência mostra que uma simples negativa raramente é suficiente para convencer a opinião pública. O combate à desinformação exige fatos, dados e evidências. Quanto mais concreta for a demonstração da verdade, maiores as chances de neutralizar os efeitos do boato.

Nesse processo, o porta-voz assume papel fundamental. Em momentos de incerteza, as pessoas buscam uma voz confiável capaz de explicar o que está acontecendo. Um executivo bem-preparado, treinado para lidar com a imprensa e com situações de pressão, pode fazer a diferença entre uma crise controlada e um desastre reputacional.

O porta-voz ideal não é aquele que fala mais, mas aquele que transmite credibilidade. Sua missão não é atacar críticos ou alimentar confrontos, mas apresentar informações objetivas, demonstrar transparência e reforçar as medidas adotadas pela organização. A serenidade costuma ser mais eficaz do que a indignação.

Casos recentes mostram que empresas que conseguem ocupar rapidamente o espaço da narrativa tendem a sofrer menos danos reputacionais. Quando a organização demora a se posicionar, outros atores assumem esse papel: influenciadores, políticos, concorrentes ou simples usuários das redes sociais. Em pouco tempo, a empresa deixa de ser protagonista da própria história e passa a reagir a versões construídas por terceiros.

Outro aspecto importante é a integração entre as áreas de comunicação, jurídico e alta administração. Em muitas crises, há uma disputa interna entre a cautela jurídica e a necessidade de comunicação rápida. O equilíbrio é essencial. Uma resposta excessivamente técnica ou legalista pode parecer fria e distante. Por outro lado, uma manifestação precipitada pode criar novos problemas. A solução está na construção de mensagens claras, verdadeiras e estrategicamente alinhadas.

Quando o boato assume grandes proporções, medidas judiciais podem ser necessárias. A remoção de conteúdos falsos e a responsabilização de seus autores fazem parte do arsenal disponível às organizações. No entanto, especialistas alertam que processos judiciais, sozinhos, não recuperam reputações. A confiança é reconstruída principalmente por meio da comunicação transparente e do relacionamento consistente com os públicos estratégicos.

A melhor defesa, porém, continua sendo a prevenção. Empresas que cultivam uma reputação sólida, mantêm diálogo constante com seus públicos e contam com porta-vozes preparados tendem a enfrentar melhor situações de desinformação. A credibilidade acumulada ao longo dos anos funciona como uma espécie de blindagem reputacional, reduzindo a probabilidade de que rumores sejam imediatamente aceitos como verdade.

No ambiente digital contemporâneo, boatos deixaram de ser simples rumores para se transformar em potenciais crises corporativas. Diante dessa realidade, organizações precisam compreender que reputação é um ativo estratégico e que a capacidade de responder rapidamente, com transparência e credibilidade, tornou-se tão importante quanto a própria gestão operacional do negócio. Afinal, em tempos de hiperconectividade, a verdade continua sendo a melhor resposta, mas ela precisa chegar ao público antes que a mentira se torne dominante.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - SOBRE EMENDAS CONSTITUCIONAIS

Por Waldeck Ornelas

Respeitar a Constituição é pré-requisito para a normalidade institucional do País. Preservar o equilíbrio entre os Poderes, manter o sistema de pesos e contrapesos, também. Como está, tudo pode acontecer de um dia para o outro, basta que haja convergência de interesses ou rolo compressor de maiorias eventuais, sobretudo quando atende a propósitos populistas.

O ano era 2002. O tema era a criação da Contribuição para o Custeio do Serviço de Iluminação Pública (Cosip), uma legítima demanda das prefeituras, que se tornou a Emenda Constitucional n. 39. Chegara ao Senado atrasada, sem tempo regimental para votação.

Simplificadamente, o rito para tramitação de uma proposta de emenda constitucional (PEC) requer cinco dias após a publicação do parecer da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), para ser incluída na ordem do dia do Plenário. E o regimento interno ainda hoje exige cinco sessões deliberativas ordinárias, de discussão, para votação em primeiro turno. Segue-se um interregno de, no mínimo, cinco dias úteis, mais três sessões deliberativas ordinárias de discussão, para, só então, ir à votação em segundo turno. Havendo emendas de plenário, no primeiro ou segundo turnos, a matéria volta à CCJ, que se manifestará em cinco dias.

No caso, a mobilização dos prefeitos e o interesse político na aprovação da matéria fez com que a mesa do Senado estabelecesse então uma inovação nada saudável: a convocação de sessões sucessivas e imediatas, além da quebra de interstício entre o primeiro e o segundo turnos.

Então senador, argumentando que todos éramos favoráveis à criação da atual Cosip, chamei a atenção para o significado e o risco do procedimento temerário que acabara de ser anunciado pela Presidência da Casa. Fui acompanhado por apenas três senadores: Bernardo Cabral, que havia sido o relator da Assembleia Nacional Constituinte, Jefferson Peres, conhecido por sua postura ética, e Tião Viana, então líder do PT. A matéria teve a tramitação na forma propugnada pela Mesa.

Como aprendera nos bancos da Faculdade de Direito da Universidade Federal da Bahia (UFBA), com o mestre Nelson de Souza Sampaio, catedrático de Teoria do Estado, a emenda constitucional é um poder derivado da própria Constituinte e, portanto, deve ser tratada com as cautelas devidas.

O resultado é o que se vê hoje: independente do mérito de cada uma, emendas constitucionais são aprovadas “em regime de urgência”, na calada da noite, ao bel prazer dos atores e interesses envolvidos.

Como tudo no Brasil tende a descambar para a esculhambação, o precedente passou a ser a regra e já não se tramita mais uma única emenda constitucional seguindo o rito procedimental adequado. Ao contrário, o Congresso muda a Constituição mais facilmente do que aprova um projeto de lei ordinária! Contudo, não existe regime de urgência para a tramitação de propostas de emenda constitucional.

Aliás, só não acabaram com os dois turnos porque é uma exigência da própria Constituição, que neste sentido se protegeu, mas de nada adiantou. É o que se tem visto com frequência.

Concluindo meu mandato de senador naquela sessão legislativa, e encerrando então, voluntariamente, a minha vida pública, estou certo de que aquela foi minha derradeira contribuição ao debate institucional, que vem se degradando continuamente em nosso país, com a participação dos três Poderes.

Já tratei deste mesmo assunto em artigo anterior, quando da instalação da presente Legislatura. Mas foi em vão. Volto ao tema, às vésperas das eleições que consagrarão os novos mandatos legislativos,



haja vista a continuidade do frenesi das emendas constitucionais – já são 139 atualmente – em total e flagrante desrespeito à dignidade da Constituição, para, preventivamente, tentar sensibilizar os candidatos, mas sobretudo os eleitores, diante da premência do restabelecimento da seriedade no trato desta questão.

Respeitar a Constituição é pré-requisito para a normalidade institucional do País. Preservar o equilíbrio entre os Poderes, manter o sistema de pesos e contrapesos, também. Como está, tudo pode acontecer de um dia para o outro, basta que haja convergência de interesses ou rolo compressor de maiorias eventuais, sobretudo quando atende a propósitos populistas.

Com a composição da atual Legislatura, não adiantou ter esperanças. Vamos aguardar outubro e esperar que a nova composição do Congresso Nacional – Câmara dos Deputados e Senado Federal – possa trazer um contingente de parlamentares mais comprometido com a institucionalidade do País, para restabelecer o respeito ao Poder de Reforma Constitucional.

Sempre há de haver esperança em dias melhores.

Waldeck Ornélas é especialista em Planejamento Urbano-regional e autor dos livros “Cidades e Municípios: gestão e planejamento” e “Bahia Urgências do Presente”. Foi deputado federal da Assembleia Nacional Constituinte de 1988. Ele escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - A INOVAÇÃO INÚTIL

Por Valter Branco

O problema é que, em ambientes altamente competitivos, parecer inovador tornou-se quase tão importante quanto produzir resultados. Empresas querem demonstrar modernidade. Governos desejam transmitir a imagem de vanguarda. Executivos procuram sinalizar atualização permanente. Em muitos casos, a inovação transforma-se em uma espécie de ativo reputacional.

A final da Liga dos Campeões deste ano produziu uma das imagens mais curiosas do futebol recente. Logo após o apito inicial, o Paris Saint-Germain executou uma saída de bola pouco convencional: um chute deliberado para a lateral.

A jogada, derivada do Rugby, fazia parte de uma estratégia cuidadosamente planejada para induzir o adversário a determinadas zonas do campo e criar oportunidades de pressão. A ideia foi imediatamente celebrada como uma demonstração de sofisticação tática. Talvez seja mesmo. Talvez produza vantagens competitivas reais. Mas o episódio desperta uma reflexão que vai muito além do futebol.

Por que a inovação passou a ser tratada como uma virtude em si mesma?

Vivemos uma época fascinada pela novidade. Em praticamente todos os setores da economia, fazer algo diferente frequentemente recebe mais atenção do que fazer algo melhor. Conceitos, metodologias e tecnologias são anunciados como inevitáveis muito antes de demonstrarem sua utilidade prática.

O futebol oferece inúmeros exemplos desse fenômeno. O tiki-taka transformou-se de ferramenta em ideologia. Os falsos camisas 9, os goleiros-líberos e as saídas curtas obrigatórias foram reproduzidos por equipes que nem sempre possuíam as características necessárias para executá-los. O sucesso de uma inovação específica passou a ser interpretado como prova de que ela deveria ser aplicada universalmente.

A mesma lógica pode ser observada em setores muito mais relevantes para a economia mundial.



Durante as últimas duas décadas, a automação portuária tornou-se um símbolo da modernidade logística. A promessa parecia irresistível: mais produtividade, menores custos, menos erros e maior previsibilidade operacional. Em apresentações corporativas, os benefícios pareciam evidentes.

Na prática, a realidade mostrou-se mais complexa.

Diversos terminais descobriram que a automação não é uma solução universal. Em muitos casos, os ganhos dependeram de condições muito específicas de escala, fluxo de carga, qualificação da mão de obra e maturidade tecnológica. Projetos concebidos para representar o futuro encontraram obstáculos que raramente apareciam nas planilhas de viabilidade.

O Porto de Auckland, na Nova Zelândia, tornou-se um dos casos mais emblemáticos. Após anos investindo na automação integral de seu terminal de contêineres, a administração portuária decidiu abandonar o projeto em 2022. O sistema não atingia os resultados esperados, os custos continuavam crescendo e novos investimentos seriam necessários sem garantia de sucesso.

A tecnologia não fracassou por ser tecnologicamente inadequada. Ela fracassou porque a realidade operacional mostrou-se mais difícil do que o previsto.

Mas talvez o exemplo mais revelador não venha dos portos, e sim da transformação digital da logística global.

Em 2018, a IBM e a Maersk lançaram o TradeLens, uma plataforma baseada em blockchain que prometia revolucionar o comércio internacional. A proposta era reduzir burocracia, digitalizar documentos, aumentar a transparência e eliminar ineficiências históricas da cadeia logística.

O projeto parecia reunir todos os ingredientes de uma inovação inevitável. Havia tecnologia de ponta. Havia uma das maiores empresas de tecnologia do mundo. Havia a maior companhia de navegação de contêineres do planeta. Havia apoio institucional, cobertura da imprensa especializada e entusiasmo de consultorias globais.

O TradeLens rapidamente tornou-se presença obrigatória em conferências, relatórios estratégicos e apresentações corporativas. Para muitos observadores, representava o futuro do comércio internacional.

Mas o futuro durou pouco.

Em 2022, IBM e Maersk anunciaram o encerramento da plataforma. O motivo foi surpreendentemente simples: apesar de toda a sofisticação tecnológica, o projeto não conseguiu alcançar adesão suficiente para se tornar economicamente viável.

A tecnologia funcionava. O problema era o comportamento humano.

Concorrentes hesitavam em compartilhar informações. Questões de governança permaneciam complexas. Incentivos econômicos nem sempre estavam alinhados. O que parecia uma revolução tecnológica revelou-se um desafio institucional.

O episódio oferece uma lição importante. Muitas inovações fracassam não porque a tecnologia seja ruim, mas porque seus criadores subestimam a complexidade do ambiente em que ela será aplicada.

Existe uma diferença fundamental entre inovação e novidade.

A inovação genuína resolve problemas. Ela reduz custos, aumenta eficiência, melhora processos ou cria oportunidades. Seus benefícios podem demorar a aparecer, mas acabam se tornando perceptíveis.

A novidade, por outro lado, muitas vezes vive da própria originalidade. Ela atrai atenção, gera manchetes, ocupa conferências e produz apresentações impressionantes. Mas sua contribuição prática permanece incerta.

O problema é que, em ambientes altamente competitivos, parecer inovador tornou-se quase tão importante quanto produzir resultados. Empresas querem demonstrar modernidade. Governos desejam transmitir a imagem de vanguarda. Executivos procuram sinalizar atualização permanente. Em muitos casos, a inovação transforma-se em uma espécie de ativo reputacional.

Questioná-la passa a ser visto como sinal de conservadorismo.

Talvez seja por isso que tantas organizações acabem perseguindo soluções sofisticadas para problemas que ainda não compreenderam completamente. A tecnologia passa a ser encarada não como ferramenta, mas como objetivo.

O paradoxo é que as transformações mais relevantes da história raramente foram as mais chamativas. Muitas ocorreram de forma gradual, quase invisível. Melhorias incrementais em processos, gestão, equipamentos e organização frequentemente geraram impactos muito maiores do que projetos apresentados como revolucionários.

A verdadeira inovação não precisa parecer revolucionária. Ela precisa funcionar.

Talvez a saída de bola do PSG venha a se consolidar como uma estratégia brilhante. Talvez desapareça dentro de alguns anos, como tantas outras modas táticas que passaram pelo futebol. O ponto central não está na jogada em si, mas na reação que ela provocou.

Vivemos uma era em que o diferente costuma receber mais atenção do que o eficiente. Em que a aparência de modernidade frequentemente antecede a comprovação dos resultados. Em que projetos são celebrados durante o lançamento e esquecidos durante a operação.

Antes de embarcar na próxima tendência tecnológica, talvez gestores, investidores e formuladores de políticas públicas devessem fazer uma pergunta simples: Estamos inovando para resolver um problema real ou apenas para demonstrar que somos inovadores?

A resposta pode explicar por que tantas ideias brilhantes acabam se tornando apenas notas de rodapé da história econômica.

Da saída de bola do PSG ao fracasso do TradeLens: quando a busca pela novidade se torna mais importante do que os resultados.

Valter Branco escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às segundas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/06/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

ELEIÇÕES NO PERU: COM MAIS DE 93% DAS URNAS APURADAS, CANDIDATO DE ESQUERDA SUPERA A DE DIREITA COM MENOS DE 1 PONTO DE VANTAGEM

Pesquisas boca de urna e contagens rápidas apontam resultado tão apertado que ainda não há como declarar um vencedor na disputa entre Keiko Fujimori e Roberto Sánchez

Por O Globo, com agências internacionais — Lima



Os candidatos à presidência do Peru, Keiko Fujimori (à direita), do partido Fuerza Popular, e Roberto Sánchez (à esquerda), do partido Juntos por el Peru, acenam durante um debate em Lima, antes do segundo turno das eleições presidenciais, marcado para 7 de junho — Foto: ERNESTO BENAVIDES/AFP

A disputa para saber quem será o nono presidente do Peru em uma década continua indefinida na tarde desta segunda-feira, com a apuração dos votos indicando agora uma margem mínima de vantagem para o candidato de esquerda Roberto Sánchez em relação à candidata de direita Keiko Fujimori — filha do ex-ditador Alberto Fujimori (1990-2000). Com pouco mais de 93% das seções eleitorais apuradas, Sánchez, que passou o restante da apuração atrás de Keiko por uma margem pequena de votos, abriu nesta tarde uma vantagem inferior a meio ponto percentual: 50,01% a 49,98% dos votos.

Com a apuração acirrada, aliados de Sánchez demonstram otimismo com o fato de a apuração ainda estar em andamento em zonas rurais, onde o esquerdista tem sua base eleitoral. Para declarar um vencedor, também será necessário revisar atas impugnadas que contêm quase 400 mil votos, um processo que pode demorar muitos dias.

Milhares de simpatizantes se reuniram em dois pontos da capital peruana no domingo para comemorar antecipadamente os resultados de seus candidatos. Mas, em suas declarações, os candidatos evitaram antecipar anúncios de vitória.

Em sua quarta tentativa de chegar à Presidência, Keiko pediu paciência a seus apoiadores, afirmando que "teremos dias longos pela frente". Já Sánchez disse a seus eleitores que a disputa estava em "empate técnico" e que tudo ainda estava em aberto. Pesquisas de boca de urna e contagens rápidas também indicavam ser impossível apontar um vencedor claro.

— O resultado reflete as divisões do país — afirmou à AFP Paulo Vilca, analista político do Instituto de Estudos Peruanos. — Quem vencer terá metade do país contra si e uma legitimidade frágil, razão pela qual, sem maioria legislativa, deverá construir uma coalizão para governar.

Muitos eleitores esperam que a eleição acabe com a criminalidade que assola o país e coloque um ponto final em anos de caos político, período em que uma série de presidentes foi presa, destituída ou sofreu impeachment. A votação de domingo, para a qual foram convocados 27 milhões de eleitores, aconteceu sem incidentes, ao contrário do caótico primeiro turno de abril.

Fujimori, uma administradora de 51 anos, apela ao legado ambivalente do pai, que estabilizou a economia, derrotou a insurgência, mas foi acusado de crimes contra a Humanidade.

— Estou feliz porque sei que ela vai fazer um bom governo. Por quê? Porque ela quer limpar a imagem do pai — afirmou Gladys Silva, dona de casa de 56 anos, durante o evento do partido de Fujimori em Lima.

Sánchez, congressista e ex-ministro de 57 anos, reivindica o legado camponês do ex-mandatário Pedro Castillo, que foi destituído e preso após uma tentativa fracassada de autogolpe de Estado em 2022. Como demonstração de lealdade, usa o chapéu camponês que ganhou do ex-presidente e promete indultá-lo.

— Queremos mudança porque estamos cansados da corrupção, do fujimorismo que administra o país como se fosse sua chácara — disse Marlene Veramendi, de 46 anos.



'Legitimidade frágil'

Sob a palavra "ordem", Keiko prometeu prosperidade e advertiu sobre o perigo do "comunismo". Por sua vez, Sánchez moderou seu discurso, que pregava "mudança radical" no primeiro turno, distanciou-se de ultranacionalistas e disse querer uma relação "respeitosa" com Washington.

O esquerdista acusa Keiko de integrar uma "ditadura" do Congresso, que tem derrubado presidentes de forma reiterada. O próprio Sánchez observa a perspectiva de ter que travar embates com os deputados peruanos, à sombra de uma denúncia por supostas anomalias financeiras em seu partido. Se eleito, ele terá imunidade, mas ficará vulnerável diante de um Parlamento inclinado à direita.

— O eleito terá metade do país contra si e uma legitimidade frágil, razão pela qual, sem maioria legislativa, deverá construir uma coalizão para governar — disse Vilca.

O vencedor substituirá a partir de 28 de julho o presidente interino José María Balcázar.

Criminalidade

Apesar da desilusão política, a maior preocupação dos peruanos é a insegurança em um país onde abundam as quadrilhas criminosas e as denúncias de extorsão aumentaram nove vezes em cinco anos.

Para enfrentar a violência, Fujimori sugere uma abordagem linha-dura: militarizar as prisões e as zonas de conflito e expulsar migrantes para acabar com a "criminalidade" com a "mesma força" — segundo ela — com que seu pai venceu a insurgência nos anos 1990. Sánchez propõe enfrentar a corrupção na polícia e na justiça, diante do que denuncia ser uma cumplicidade das elites políticas com os criminosos.

Sua base social está na zona rural empobrecida, onde a insegurança é menor. A base de Fujimori fica em Lima, onde a taxa de homicídios triplicou entre 2020 e 2025, chegando a 23 por 100.000 habitantes.

Fujimori defende propostas neoliberais, o respeito à propriedade privada e a atração de investimentos americanos. Sánchez prometeu aumentos salariais e tentou tranquilizar os investidores, ao dizer que vai manter a abertura econômica e a independência do estratégico banco central. O vencedor das eleições governará um Peru economicamente estável, com crescimento do PIB de 3,4%. Mas sete em cada dez trabalhadores estão na informalidade.

(Com AFP)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/06/2026

JUSTIÇA SUSPENDE LEILÃO DE ENERGIA QUE VAI GERAR CUSTO EXTRA DE R\$ 48 BILHÕES POR ANO NA CONTA DE LUZ

Juiz do Ceará determinou que resultado do certame seja suspenso até que inconsistências sejam esclarecidas

Por Bernardo Lima — Brasília

A Justiça Federal suspendeu nesta segunda-feira a homologação do leilão de contratação de energia que deve custar R\$ 48 bilhões de custo anual para a conta de luz dos consumidores. A decisão acontece um dia antes de reunião marcada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para confirmar a maior parte do resultado do certame.

O leilão era esperado pelo setor há três anos e chegou a ser previsto para ocorrer em 2025. Atualmente, o resultado é questionado na Justiça Federal e no Tribunal de Contas da União (TCU). O principal questionamento é em relação à alteração do preço-teto de contratação das usinas.



Setor esperava leilão de reserva de capacidade há três anos. Realizado em março, foi alvo de ações no TCU, Justiça Federal, MPF e no Cade — Foto: Custódio Coimbra/agência O Globo

Nesta segunda-feira, o juiz Luis Praxedes Vieira da Silva, da Justiça Federal do Ceará, determinou a suspensão dos resultados do leilão até que a questão seja analisada pela Justiça Federal do Distrito Federal ou que sejam esclarecidas as

inconsistências apontadas no processo.

“A suspensão temporária para uma melhor análise da questão, é algo que se impõe no momento, até mesmo porque são contratos que podem durar por muito tempo e uma vez implementados os mesmos, caso haja distorções, podem ficar sob o manto da irreversibilidade comprometendo o planejamento correto de investimento futuro em energia limpa e o correto investimento em sistemas de baterias de suporte, por exemplo. Pois o Brasil está integrando grandes sistemas de baterias”, escreveu o magistrado.

O certame enfrentou disputa judicial desde 2025, e neste ano contratou o maior volume de potência da história do setor, com estimativas de investimento de R\$ 64,5 bilhões. Diferentemente de um leilão tradicional, em que se compra o volume de energia, esse tipo de concorrência trata da disponibilidade de potência.

A Aneel já homologou uma parte do leilão, mas a oficialização da maioria dos resultados está na pauta da reunião desta terça-feira.

Diferentemente de um leilão tradicional, em que se compra o volume de energia, esse tipo de concorrência trata da disponibilidade de potência.

O sistema paga para que a usina tenha capacidade de fornecer energia rapidamente ao ser acionada pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

Tradicional, de potência e de bateria: Entenda a diferença entre os três tipos de leilão de energia
Especialistas argumentam que o leilão era necessário para garantir a segurança do sistema elétrico nacional. Mas, desde a sua realização, ele já foi alvo de questionamento no Tribunal de Contas da União (TCU), na Justiça Federal, no Ministério Público Federal (MPF) e no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), órgão que regula a concorrência no país.

Na semana passada, porém, o subprocurador-geral do Ministério Público junto ao TCU, Lucas Furtado, encaminhou ofício ao ministro Jorge Oliveira no qual abandona a posição anterior de defender a suspensão do leilão.

Ele afirma que errou ao atribuir, em sua manifestação inicial, peso predominante ao preço a ser pago pelos consumidores em detrimento da estabilidade e da segurança do sistema elétrico, “que são essenciais tanto para os consumidores quanto para os investidores que atuam em um horizonte de longo prazo”.

O que pesa na conta

Estudo da TR Soluções estima um custo anual de R\$ 48 bilhões nas tarifas de energia de consumidores a partir de 2032. Nos cálculos da consultoria, isso significa que o país contratou um aumento já certo em seis anos, de 7,5% na conta de luz do consumidor residencial.

Os efeitos devem ser mais fortes a partir de 2029, quando a maioria das usinas entrará em operação. No entanto, já será possível verificar aumento médio de 0,4% na conta de luz este ano, afirma o

diretor de Regulação da TR Soluções, Helder Sousa. As primeiras usinas começam a funcionar em agosto.

— O impacto deve começar a ser percebido nas contas a partir de agosto deste ano, este de 0,4%. Em 2028, vamos ter a maior parte da energia contratada entrando, e aí vai funcionando como uma escadinha, com o resto sendo inserido até 2031. E aí em 2032 chegaremos ao aumento médio de 7,5%. — afirma Sousa.

A fatura deve subir porque os consumidores terão de arcar com R\$ 515,7 bilhões em receitas aos geradores de energia vencedores do leilão ao longo dos contratos.

Cerca de 60% do preço da conta de luz paga pelos consumidores reflete o pagamento da geração, transmissão e distribuição da energia consumida pelo Sistema Interligado Nacional (SIN). É aí que entra o custo do leilão, na geração da energia com a contratação das usinas. O preço dos contratos pagos às empresas é diluído na conta de luz dos consumidores ao longo dos próximos anos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/06/2026

GOVERNO VAI ATUAR PARA REVERTER RESTRIÇÃO DA UNIÃO EUROPEIA À CARNE BRASILEIRA, DIZ ALCKMIN

Vice-presidente afirma que Brasil buscará voltar à lista de fornecedores autorizados do bloco europeu; medida pode afetar exportações de carne bovina, de frango e outros produtos a partir de setembro

Por Bruna Lessa — Brasília



Vice-presidente Geraldo Alckmin — Foto: Foto: Cristiano Mariz/O Globo

O vice-presidente Geraldo Alckmin afirmou nesta segunda-feira que o governo federal vai se empenhar para reverter a decisão da União Europeia de retirar o Brasil da lista de países autorizados a exportar determinados produtos de origem animal ao bloco. Segundo ele, a prioridade é garantir o retorno do país à relação de fornecedores antes da entrada em vigor da medida, prevista para setembro.

Ao participar da abertura da Bahia Farm Show, em Luís Eduardo Magalhães (BA), Alckmin disse que o governo já está trabalhando junto ao Ministério da Agricultura para solucionar o impasse.

— O governo vai se empenhar nesse trabalho. Houve uma retirada da lista do Brasil e nós queremos que recoloca na lista e para todas as carnes. Então, o trabalho será feito para retirar esse embargo tanto do frango, quanto do porco, quanto dos bovinos — afirmou.

A manifestação ocorre após a Comissão Europeia formalizar a retirada do Brasil da lista de países habilitados a exportar determinadas categorias de animais e produtos de origem animal ao mercado europeu. A decisão passa a valer em 3 de setembro e poderá atingir produtos como carne bovina, aves, mel, aquicultura, equinos e tripas, caso o país não apresente as garantias exigidas pelo bloco até lá.

Segundo a União Europeia, o Brasil não forneceu informações suficientes para comprovar o cumprimento das novas exigências relacionadas ao controle do uso de antimicrobianos na produção animal. O governo brasileiro, por sua vez, sustenta que possui um sistema sanitário robusto e vem adotando medidas para atender às regras europeias.

Alckmin também destacou avanços recentes na abertura de mercados para o agronegócio brasileiro. Ele destacou que a China reconheceu o Brasil como país livre de febre aftosa e os Estados Unidos mantiveram a carne brasileira fora das tarifas anunciadas recentemente pelo governo americano.

Embora a União Europeia não seja o principal destino das exportações brasileiras de proteína animal, o mercado é considerado estratégico por seu alto valor agregado e pelas exigências sanitárias. Em 2025, o bloco importou US\$ 1,8 bilhão em produtos brasileiros das categorias afetadas pela medida, sendo mais de US\$ 1 bilhão apenas em carne bovina.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/06/2026

DURIGAN RECEBE GOVERNADOR DO RIO EM PRIMEIRA REUNIÃO DESDE MUDANÇA NO COMANDO DO ESTADO

Visita de cortesia está prevista para a tarde desta segunda, no Ministério da Fazenda

Por Bernardo Lima — Brasília



Lula, Ricardo Couto e Eduardo Cavaliere em evento no Rio — Foto: Marcelo Theobald/O Globo

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, vai se reunir nesta segunda-feira pela primeira vez com o governador em exercício do Rio de Janeiro, Ricardo Couto, que assumiu o cargo em março. O encontro vai acontecer no Ministério da Fazenda, em Brasília, e está previsto para às 14h.

A ideia é que seja uma visita de cortesia, para que as equipes sejam apresentadas. Também participarão o

secretário-executivo da Fazenda, Rogério Ceron, o secretário da Fazenda do governo do Rio, Guilherme Mercês, além do secretário do Tesouro Nacional, Daniel Leal.

Desde que assumiu o cargo em março, o foco do governo de Couto tem sido nas contas públicas do estado. A gestão já promoveu a demissão de mais de 3 mil empregados e cortes em contratos firmados pelo governo de Cláudio Castro (PL).

O Rio de Janeiro passa por uma situação fiscal delicada, com maior endividamento entre os estados brasileiros, na comparação com a receita corrente líquida.

Segundo dados do Tesouro Nacional, a dívida líquida (dívida menos dinheiro disponível em caixa) do Rio fechou 2025 em 217% em relação à sua receita anual. Ou seja, o tamanho da dívida do estado é 2,17 vezes maior do que toda a verba acumulada pelo governo no ano passado. É o único estado acima do limite de endividamento instituído pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), que é de 200% em relação à receita anual.

Devido ao aperto, o Rio foi um dos estados que aderiu ao novo programa de renegociação de dívidas dos estados, o chamado Programa de Pleno Pagamento das Dívidas dos Estados (Propag).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/06/2026

‘PENDURICALHOS’: FACHIN DIZ QUE PROPOSTA PARA PADRONIZAR PAGAMENTOS A JUÍZES DEVE SER CONCLUÍDA ATÉ NOVEMBRO

Presidente do STF instalou um grupo de trabalho no CNJ para discutir o tema; ideia é ouvir juízes, tribunais, entidades de classe e integrantes do sistema judiciário para elaborar anteprojeto legislativo

Por Hyndara Freitas — São Paulo



O presidente do Supremo Tribunal Federal, ministro Edson Fachin — Foto: Gustavo Moreno/STF

O ministro Edson Fachin, presidente do Supremo Tribunal Federal (STF) e do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), afirmou que espera que o grupo de trabalho para discutir a remuneração de magistrados no Brasil apresente, até novembro, uma proposta nacional para padronizar o tema em âmbito nacional.

O grupo foi instalado na última sexta-feira (5), no âmbito do CNJ, e Fachin explicou ao GLOBO nesta segunda que a ideia é realizar audiências públicas, ouvir representantes de todo o sistema judiciário brasileiro e também do Ministério Público e Defensoria Pública para chegar a um anteprojeto de lei, a ser remetido ao Congresso, para definir regras nacionais sobre o sistema remuneratório do Judiciário. Serão analisados projetos de lei que já existem na Câmara e no Senado sobre o tema, e serão feitas novas sugestões para se chegar a uma nova proposta.

O grupo foi criado na esteira do julgamento do STF, finalizado em 25 de março, que estabeleceu uma série de regras para o pagamento das verbas indenizatórias, chamadas de "penduricalhos", para os juízes e os integrantes do Ministério Público.

— Já tendo (o STF) avançado o julgamento das demais matérias e tomadas outras providências, restava agora começar a pensar para o futuro, ou seja, uma proposta de médio prazo. Por isso, o grupo de trabalho tem um lapso temporal dilatado para trabalhar alguns meses e estudar as propostas legislativas existentes no Parlamento sobre o sistema remuneratório da magistratura. Eventualmente, a partir desse estudo, reelaborar alguma adaptação ou, ao final, formular um anteprojeto que estabeleça uma organização e uma racionalização do sistema remuneratório da magistratura brasileira de maneira estrutural, definitiva e única para o Brasil todo — falou Fachin ao GLOBO após participar do CELS Global Brazil 2026, realizado em conjunto com a Conferência Brasileira de Direito e Políticas Públicas, em São Paulo.

Segundo o ministro, a ideia é ouvir todos os setores interessados, o que inclui “todas as associações e entidades de classe da magistratura em todos os seus segmentos, federal, estadual, eleitoral, militar”, entidades da sociedade civil e órgãos que integram o sistema judiciário como um todo, incluindo a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).

— Tem um comitê executivo, que é o comitê de organização, e serão feitas inúmeras audiências públicas. Eu almejo que o resultado venha até novembro — acrescentou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/06/2026

'MUNDO NÃO ESTÁ PREPARADO PARA CRISES CADA VEZ MAIS FREQUENTES', AFIRMA DIRETORA DO FMI

Fundo atualizará suas perspectivas para a economia mundial em julho, depois de ter reduzido, em abril, sua projeção de crescimento para este ano devido à guerra no Oriente Médio

Por Bloomberg — Washington

A diretora-gerente do Fundo Monetário Internacional (FMI), Kristalina Georgieva, afirmou que, após enfrentar uma crise após outra nos últimos anos, o mundo precisa construir bases capazes de resistir a choques que se tornaram mais frequentes.

— Preocupa-me que ainda não estejamos internalizando plenamente que é assim que o mundo será — disse no podcast Bloomberg Leaders with Francine Lacqua. — Não chegaremos a um ponto em que os choques simplesmente desapareçam.

Kristalina Georgieva, que está à frente da instituição sediada em Washington, D.C. desde 2019, atravessou a pandemia de Covid-19, a guerra na Ucrânia, a turbulência provocada pelas tarifas comerciais e, agora, o conflito no Oriente Médio.



Kristalina Georgieva, diretora do FMI — Foto: José Sarmento Matos/Bloomberg

O FMI dispõe de uma capacidade de empréstimo de pouco menos de US\$ 1 trilhão e sua função — segundo ela descreveu — é manter os 191 países-membros focados em trabalhar juntos pelo bem da economia mundial.

— A melhor munição que temos é a análise objetiva — afirmou.

Uma das grandes transformações em curso é a expansão da inteligência artificial e seu impacto sobre os mercados de trabalho e as economias locais. Kristalina Georgieva afirmou que organizações como a sua não souberam reconhecer as desigualdades decorrentes da globalização e quer garantir que o mesmo não aconteça com a IA:

— Coletivamente, incluindo o Fundo, não percebemos a reação contrária à globalização que surgiu do fato de que, sim, a economia mundial melhorou como um todo, mas muitas comunidades foram esvaziadas porque perderam seus empregos e não receberam atenção suficiente. O que realmente não quero ver se repetir é que aconteça o mesmo com a inteligência artificial.

O Fundo atualizará suas perspectivas para a economia mundial em julho, depois de ter reduzido, em abril, sua projeção de crescimento para este ano devido à guerra no Oriente Médio. A instituição também realiza revisões econômicas anuais dos países-membros, entre outros relatórios previstos em seu mandato de supervisão.

Avaliação da Rússia

Em 2024, dois anos após a Rússia invadir a Ucrânia, o FMI anunciou que retomaria sua revisão anual da economia russa — conhecida como Artigo IV — pela primeira vez desde o início da guerra.

O plano provocou críticas de vários países da União Europeia, que questionaram Georgieva pela decisão. Eles argumentaram que envolver a Rússia em questões econômicas legitimaria os esforços do Kremlin para contornar as sanções.

— Foi um momento muito complicado porque os bombardeios aconteciam em ambas as direções. Decidimos adiá-lo. Precisamos reunir dados sobre comércio, importações e exportações. A Rússia mostrou-se muito relutante em fornecer essas informações — disse ela.

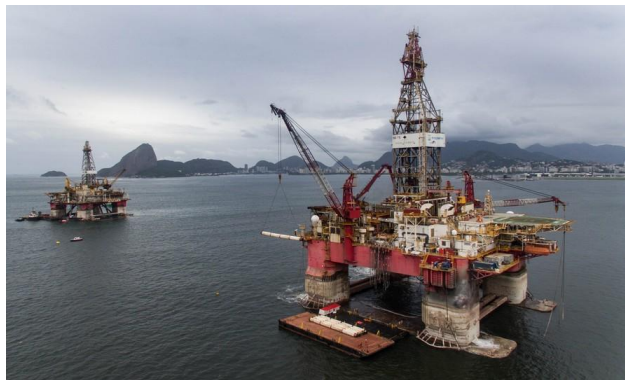
No ano eleitoral no Brasil: Governadores aumentam gastos, e estados devem somar déficit de R\$ 6 bi. A diretora-gerente do FMI acrescentou que “em algum momento retomaremos a avaliação regular”, sem oferecer detalhes sobre o cronograma.

O Fundo tem apoiado Kiev com financiamento vinculado a reformas essenciais desde a invasão russa, por meio de dois programas: um de US\$ 15,6 bilhões, em 2023, e outro de US\$ 8,1 bilhões, neste ano.

GOVERNADORES AUMENTAM GASTOS, E ESTADOS DEVEM SOMAR DÉFICIT DE R\$ 6 BI NO ANO ELEITORAL

Levantamento da XP mostra que despesa total dos estados cresceu 6,5% acima da inflação, o dobro do aumento da arrecadação. Contas vão para o vermelho após fechar 2025 no azul

Por Cássia Almeida — Rio de Janeiro



Plataformas de petróleo na Bahia de Guanabara: mesmo recebendo royalties, Rio não consegue se beneficiar desses recursos extras para alcançar situação fiscal equilibrada — Foto: Roberto Moreyra / Agência O Globo

Assim como no plano federal, as contas públicas estaduais se deterioraram neste ano eleitoral. Os estados devem fechar 2026 com um déficit fiscal de R\$ 6 bilhões, de acordo com projeções da XP Investimentos. É uma inversão do desempenho desses entes federativos em 2025, quando tiveram

superávit de R\$ 6,6 bilhões.

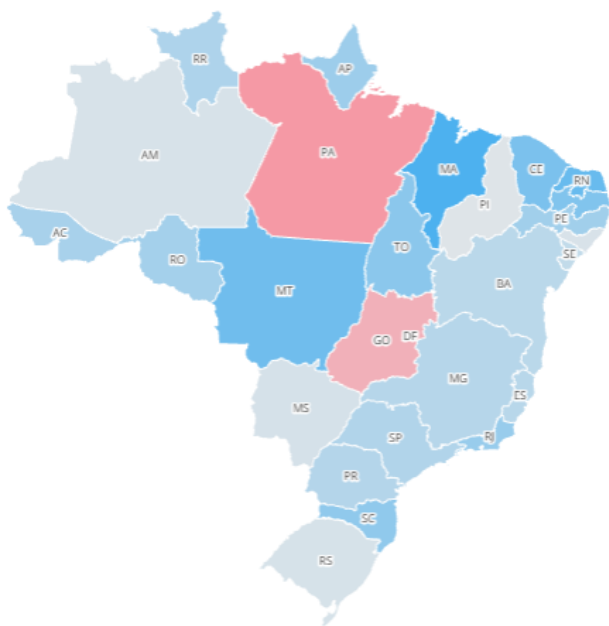
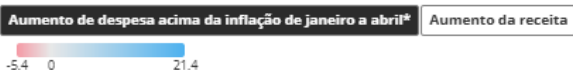
Economista da XP, Tiago Sbardelotto diz que a tendência é de piora no desempenho dos estados neste ano, observando os dados até abril.

— Isso já era esperado num ano eleitoral — diz o economista. — Quando existe espaço fiscal, esses entes tendem a aumentar a despesa acima dos anos anteriores.

O avanço dos gastos estaduais

Em %

Clique nos estados para ler mais



*frente ao mesmo período do ano passado em %
Fonte: Levantamento da XP Investimentos

Até abril, a despesa total dos estados cresceu 6,5% acima da inflação, o dobro do aumento real (descontada a inflação) da arrecadação de impostos e outras receitas, que foi de 3,3% nesses quatro meses.

As projeções da XP para a piora do resultado fiscal estadual baseiam-se em três fatores. O primeiro é a disponibilidade de caixa positiva de R\$ 29 bilhões em 2025, o que permite que queimem recursos agora, ainda que o valor disponível seja bem inferior ao que restou em 2024, que foi de R\$ 49 bilhões.

O destaque negativo nesse quesito é Minas Gerais, governado por Romeu Zema (Novo) até abril, quando ele saiu para se tornar pré-candidato à Presidência. O governo mineiro entrou o ano faltando R\$ 11 bilhões em caixa para fazer frente às obrigações futuras.

A assessoria do ex-governador Romeu Zema, em nota, diz que a dívida em seu governo não aumentou e que pagou R\$ 13 bilhões do endividamento. A nota afirma ainda que reduziu a dívida corrente líquida frente a receita "em 21 pontos percentuais" e a despesa com pessoal em "18 pontos percentuais", de 2019 a 2025.

Alagoas, nas mãos do governador Paulo Dantas (MDB), que finaliza o segundo mandato, também está em situação desfavorável, com caixa negativo em R\$ 926 milhões. Sbardelotto menciona ainda o

Rio Grande do Norte, comandado por Fátima Bezerra (PT), também no fim da segunda gestão consecutiva, com menos R\$ 3 bilhões disponíveis.



Romeu Zema, governador de Minas Gerais sem resolver o déficit crônico do estado — Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo

Além destes, Distrito Federal (R\$ 876 milhões) e Acre (R\$ 280 milhões) também entraram 2026 com caixa negativo, mas já partiram de uma situação pior no ano passado, observa Sbardelotto. O levantamento dele também aponta outro conjunto de estados que já estão com as contas no vermelho neste ano: Tocantins, Goiás, Rio Grande do Norte, Paraná e Mato Grosso do Sul.

— Considerando a baixa disponibilidade de caixa, até abril deste ano, o que mais preocupa é o Rio Grande do Norte — observa o economista.

Impulso expansionista

Outro fator a aumentar a margem para os gastos são as operações de crédito, que entram como receita financeira e, com isso, podem aumentar a despesa primária. Em janeiro do ano passado, foi aprovado o Programa de Pleno Pagamento de Dívidas dos Estados (Propag), com ótimas condições para a renegociação de dívidas dos estados. O Rio de Janeiro entrou no programa este ano e quase 80% dos entes federados já aderiram.

O Propag permitiu o parcelamento das dívidas em 30 anos, com redução de juros que poderia chegar a zero, descontando a inflação e, a, no máximo, 2%. A contrapartida dos estados é contratar investimentos em áreas prioritárias, como educação, saúde e segurança pública.



Palácio Guanabara, na Zona Sul do Rio: governo fluminense é cronicamente deficitário, mesmo com recursos bilionários dos royalties — Foto: Rogério Santana/18-5-2021

Para que o benefício não fique restrito aos estados mais endividados, foi criado um fundo de equalização para que entes com as contas mais equilibradas também pudessem aumentar seus investimentos. Parte da economia com juros dos endividados vai para alimentar esse fundo.

O terceiro ponto que Sbardelotto levanta é a aprovação da PEC dos Precatórios (dívidas judiciais das quais não cabe mais recurso) em setembro do ano passado, que permitiu que estados e municípios parcelassem seus débitos em até 300 meses. Antes, esse prazo era de 60 meses.

— Ao reduzir o ônus com precatórios, sobram mais recursos para aumentar despesas. Não muda o total dos gastos, mas muda a composição — explica o economista da XP.

A situação dos estados não é homogênea, diz o diretor executivo da Instituição Fiscal Independente (IFI), Marcus Pestana. Há São Paulo, onde Tarcísio de Freitas (Republicanos) concorre à reeleição, que tem endividamento alto, mas bom fluxo de caixa. É o estado mais rico do país, com alta capacidade arrecadatória.

Endividamento

O Tesouro Nacional classifica os estados com notas de A a D, para medir a capacidade de pagamento. No caso de São Paulo, a dívida está no grupo de estados com nota C, mas na liquidez e

na poupança, exibe nota B. Já o Rio Grande do Norte tem média C por problemas de fluxo de caixa, mesmo com um endividamento baixo.

Pestana destaca estados com finanças em ordem. O campeão, com nota A e grande capacidade de investimento, é o Espírito Santo, onde o vice-governador Ricardo Ferraço (MDB), que assumiu com a saída de Ricardo Casagrande (PSB) em abril para disputar o Senado, concorre à reeleição. As contas públicas capixabas são bem avaliadas desde as gestões anteriores de Paulo Hartung.



Cláudio Hamilton, coordenador de Estudos de Conjuntura do Ipea, observa que estados que tinham indicadores melhores começam a se destacar desfavoravelmente. Cita Ceará e Tocantins, cujas dívidas líquidas eram de 17,4% e 8,6% das respectivas receitas anuais em 2008 e agora pularam para 39% e 26% no fim do ano passado.

Eduardo Leite: governador gaúcho passou os dois mandatos tentando resolver alto endividamento do Rio Grande do Sul — Foto: Divulgação

O pesquisador também chama a atenção para a dívida caindo significativamente nessa proporção em Alagoas, Mato Grosso do Sul, Paraná, Goiás, Santa Catarina e São Paulo. No caso de Alagoas, baixou de 162,7% da receita para 65,3%. São Paulo ainda tem endividamento alto, de 128,5% da receita, mas esse índice era 187,9% em 2008.

— Não acho tão problemático assim estados aumentarem os gastos um pouco em um ano eleitoral se baixaram os respectivos endividamentos enormemente. Já nos casos de Minas, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro, pensaria diferente — diz Hamilton.

Segundo o levantamento da XP, os estados que estão dando passos maiores que as pernas neste ano são Maranhão (com 21,4% de alta na despesa para expansão de 8,9% da receita), Rio Grande do Norte (gastos subiram 17,7% enquanto a arrecadação só ganhou 5,3%) e Mato Grosso (16,6% de aumento de gastos contra 4,9% de alta de receita).

— Dentro das nossas projeções, os estados vão contribuir para uma política (fiscal) expansionista. Prevemos aumento de 40% nos investimentos dos estados — afirma Sbardelotto.

Desequilíbrio crescente

Pestana, da IFI, diz que essa expansão de gastos vai fazendo os estados elevarem a dívida com a União, se não tiverem disponibilidade de caixa, ou acumularem restos a pagar para o próximo governador.



O ex-governador do Espírito Santo, Renato Casagrande, manteve boa avaliação financeira do Espírito Santo, que vem desde governos de Paulo Hartung — Foto: Willian Volcov / Valor

Além do Espírito Santo, o economista Claudio Frischtak, presidente da Inter.B Consultoria, cita Piauí, Sergipe e São Paulo como “razoavelmente bem administrados” do ponto de vista das contas públicas. Na outra ponta, há um segundo grupo que, na avaliação dele, só não quebra de vez porque o Supremo Tribunal Federal (STF) não deixa, concedendo liminares reiteradas que suspendem pagamentos e liberam os governos estaduais de abater suas dívidas com a União.

A trinca formada por Rio de Janeiro (onde o desembargador Ricardo Couto de Castro governa interinamente), Rio Grande do Sul (onde Eduardo Leite, PSD, encerra o segundo mandato) e Minas

mostra dificuldade crônica para superar os apuros fiscais provocadas pela combinação de dívida alta e déficits orçamentários anuais:



Claudio Frischtak, líder da Inter.B Consultoria — Foto: Fernando Lemos/Agência o Globo

— São estados que, do ponto de vista fiscal, são fragilizados. Estão continuamente entrando em processo de repactuação da dívida com a União, como Rio, Minas e Rio Grande do Sul. São estados com notas C e D no índice de capacidade de pagamento do Tesouro — explica Frischtak.

Hamilton, do Ipea, fez uma análise mais estrutural da situação dos estados. Ao comparar o endividamento entre 2008 e 2025, com base nos dados do Banco Central, a situação do Rio só piora. A dívida nos anos 2000 equivalia a uma vez e meia a receita corrente líquida. No passado, já representava quase o dobro.

Nesse grupo, ele também inclui Minas e Rio Grande do Sul. A dívida mineira subiu levemente, mas ainda representa 169,1% da receita do estado. Já no Rio Grande do Sul, apesar de ter melhorado um pouco o indicador, os débitos correspondem a 223,3% do que o estado arrecada.

Sonegação é agravante

Mesmo recebendo royalties do petróleo e da mineração, Minas e Rio não conseguem se beneficiar desses recursos extras para alcançar uma situação fiscal equilibrada. No Rio, onde a possibilidade de redistribuição dos royalties do petróleo, em análise no STF, seria catastrófica, Frischtak observa que a arrecadação foi prejudicada pela sonegação de impostos dos chamados devedores contumazes em setores como combustíveis, cigarros e bebidas. Em outros estados, o populismo fiscal domina, ele diz:

— Essa percepção de que “gasto é vida” é muito ampla na nossa política.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

NEGOCIAÇÃO DE PLANO DA RAÍZEN FOCOU NA GOVERNANÇA E ADESAO PODE IR A 70%

A empresa está reestruturando uma dívida de R\$ 65 bi; Shell fará aporte de R\$ 3,5 bi

Foto do autor Altamiro Silva Junior

Por Cynthia Decloedt (Broadcast) e Altamiro Silva Junior (Broadcast)



A previsão é de conversão de 45% da dívida da empresa em ações e os 55% restantes serão trocados por novos títulos Foto: Divulgação/Raízen - 05/01/2021

As negociações entre a Raízen e seus credores para fechar um plano de recuperação extrajudicial se concentraram, em grande parte do tempo, em governança, apurou a Coluna. Os credores defenderam uma participação relevante no conselho, incluindo a cadeira principal, de “chairman” da empresa, disseram

fontes próximas às conversas.

Na quarta-feira, 3, a Raízen divulgou fato relevante com grande parte das condições de um plano que foi negociado por representantes ao longo das últimas semanas e que havia ficado disponível no site da companhia dias antes, adicionando detalhes. O plano está desenhado e agora vai ser avaliado e assinado pelos credores. De acordo com fontes, o plano deve ser levado à Justiça para homologação com até 70% de adesão dos credores.

Está na mesa ainda se Rubens Ometto, que hoje preside o Conselho de Administração da Raízen, entra ou não na injeção de capital na companhia. Ometto aportaria R\$ 500 milhões. Shell, sócia da Cosan na Raízen, já se comprometeu com R\$ 3,5 bilhões. Com o que ficou acertado, Ometto perderia a cadeira de presidente do conselho.

Conselho terá sete integrantes

O plano prevê que o Conselho de Administração será composto por sete membros, com quatro nomeados pelos credores apoiadores, incluindo o 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.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/06/2026

GOVERNADOR DO RIO DIZ QUE VAI ADERIR A NOVO PROGRAMA DE RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS ATÉ O FINAL DO MÊS

Ricardo Couto de Castro se reuniu nesta segunda-feira, 8, com o ministro da Fazenda, Dario Durigan; hoje, Rio deve R\$ 200 bi ao governo federal

Por Cícero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - O governador interino do Rio de Janeiro, Ricardo Couto de Castro, disse nesta segunda-feira, 8, que deve assinar a adesão ao Programa de Pleno Pagamento de Dívidas dos Estados (Propag) até o fim deste mês. Ele falou com jornalistas na portaria do Ministério da Fazenda, após uma reunião com o chefe da pasta, Dario Durigan.

“A União está vendo o esforço que está sendo feito no âmbito do Estado do Rio de Janeiro, a contenção de despesas que estamos fazendo, com um norte que é, a meu ver, adequado”, disse o governador. “Não é que o ministro tenha aceitado todos os pontos, mas ele se colocou muito favorável (às discussões).”



Ricardo Couto de Castro se reuniu nesta segunda-feira, 8, com o ministro da Fazenda, Dario Durigan
Foto: Pedro Kirilos/Estadão

O governo federal autorizou o Rio a ingressar no Propag no começo de maio, o que permitiria ao Estado diminuir o pagamento mensal médio da sua dívida. Para concretizar a adesão, ainda é necessário concluir algumas etapas, como a avaliação dos ativos que podem ser usados para abater a dívida. Hoje, o Rio deve R\$ 200 bilhões à União.

Segundo Couto, uma possibilidade na mesa é usar um

crédito próximo de R\$ 20 bilhões do Estado junto à Petrobras para abater parte dessa dívida, possivelmente com antecipação de três anos. O desenho final, no entanto, ainda não está concluído.

O governador disse, ainda, que vai participar de uma reunião com o Ministério da Justiça às 17h para falar sobre a desapropriação de um terreno da Refit.

Caso Master

O governador interino disse que o Estado deve conseguir resgatar cerca de R\$ 1,4 bilhão dos R\$ 3 bilhões aportados pelo RioPrevidência, instituto que cuida das aposentadorias de servidores estaduais, em investimentos vinculados ao Banco Master.

“Nós estamos tomando todas as medidas possíveis”, disse. “Nós temos decisões judiciais favoráveis ao Estado do Rio de Janeiro, e o que importa é já termos algumas quantias acauteladas para fazermos frente ao ressarcimento do Estado.”

O RioPrevidência comprou quase R\$ 1 bilhão em letras financeiras do Master, liquidado pelo Banco Central em novembro do ano passado. Esse tipo de investimento não tem garantia do Fundo Garantidor de Crédito (FGC).

No mês passado, a Polícia Federal deflagrou uma nova fase da Operação Compliance Zero para apurar suspeitas de crimes nos aportes feitos no Master e em fundos ligados ao banco, mirando o ex-governador Cláudio Castro do Rio e outros alvos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/06/2026

EXPORTADORES CORREM PARA ESCAPAR DE NOVAS TARIFAS DOS EUA E ACELERAM EMBARQUES

Máquinas, calçados e produtos químicos lideram o aumento nas exportações para os EUA, enquanto novas tarifas ameaçam competitividade brasileira; empresas correm o risco de efeito retroativo

Por Eduardo Laguna (Broadcast)

A indústria brasileira acelerou o envio de produtos para os Estados Unidos antes das novas sanções encaminhadas pelo presidente Donald Trump para audiência pública, marcada para 6 de julho. Máquinas, calçados, embarcações, produtos químicos e motocicletas estão entre os produtos que tiveram um salto incomum nas vendas ao mercado americano diante da perspectiva de elevação das tarifas.

Em abril, as vendas mensais de máquinas e equipamentos ao mercado americano alcançaram o maior valor em um ano e meio. Na indústria de produtos químicos, o volume de embarques atingiu um pico — o maior em 14 meses — em março.

Os americanos também voltaram a comprar calçados brasileiros. O volume exportado em abril, de 843 mil pares, foi 40,5% superior ao do mesmo mês do ano passado.

Tanto a indústria de calçados quanto as fábricas de máquinas e de produtos químicos têm nos Estados Unidos o destino número um de suas exportações. Nas montadoras de motos, onde os Estados Unidos só ficam atrás da Argentina, as exportações ao país cresceram, no comparativo interanual, 35% em abril.

No dia 20 de fevereiro, a Suprema Corte dos Estados Unidos derrubou as alíquotas mais altas do tarifaço de Trump com base na lei de emergência, que, no caso dos produtos brasileiros, impunha uma sobretaxa de até 50%. Ainda que a alíquota tenha sido substituída por uma tarifa global de 10%, a decisão devolveu a competitividade aos produtos do Brasil no mercado americano.

No entanto, a janela para vender aos Estados Unidos sob condições isonômicas — ou seja, com as mesmas tarifas cobradas dos concorrentes internacionais — durou pouco. Isso porque as investigações sobre práticas consideradas prejudiciais a multinacionais americanas terminaram com a sugestão de aplicação de uma tarifa de 25% sobre os produtos brasileiros.

A sanção era aguardada pelos exportadores brasileiros, que estão correndo para antecipar os embarques aos Estados Unidos. Segundo a área de economia e comércio exterior da Abiquim, associação que representa a indústria de produtos químicos, os dados mais recentes sobre as exportações do setor aos Estados Unidos indicam um comportamento clássico de antecipação.



Volume exportado em abril, de 843 mil pares, foi 40,5% superior ao do mesmo mês do ano passado Foto: Abicalçados/Divulgação

As exportações de produtos químicos ao mercado americano atingiram 209,7 mil toneladas em março (crescimento de 29% no comparativo interanual), mas voltaram em abril a 144 mil toneladas, em linha com a média mensal do período pós-tarifaço. Os técnicos da Abiquim avaliam que a queda abrupta de abril reforça a leitura de que a antecipação inflou o volume de março.

Presidente executivo da Abimaq, José Velloso diz que vinha alertando os associados a acelerar os embarques. Diante da iminência de novas sanções, as exportações de máquinas ao mercado americano voltaram a superar os US\$ 320 milhões em abril. A marca não era batida desde outubro de 2024.

“Nos meus comunicados aos associados, na minha comunicação interna, eu alertei as empresas a transferir os estoques para os Estados Unidos porque as tarifas podem voltar”, comenta Velloso.

Na indústria náutica, o novo tarifaço de Trump ameaça projetos que haviam sido retomados após a decisão da Suprema Corte. Com o alívio tarifário, as empresas vinham recebendo novas encomendas e projetavam uma maior parcela da produção para as exportações. Mas tudo vai depender da abertura que os produtos terão nos Estados Unidos.

“Sem a barreira tarifária, nossa projeção para 2026 era de crescimento da produção destinada aos Estados Unidos, com esse mercado podendo passar de cerca de 50% para até 60% do total produzido pela empresa”, diz Allan Cechelero, diretor da Triton Yachts, que produz lanchas e iates em São José dos Pinhais, no Paraná.

Segundo Barbara Martendal, diretora de negócios da Fibrafort, a retirada das tarifas em fevereiro vinha reequilibrando a competitividade das embarcações brasileiras no mercado americano. Após o tarifaço de Trump surpreender a empresa em seus primeiros passos nos Estados Unidos, a Fibrafort, que tem em Itajaí (SC) o maior estaleiro de lanchas da América do Sul, voltava a avançar na estruturação da operação americana.

Exportações antecipadas podem ser alvo de tarifas retroativas

O novo tarifaço não só ameaça o retorno dos produtos brasileiros aos Estados Unidos como também pode cobrar uma conta salgada dos exportadores. Quem tentar antecipar vendas para escapar das novas sanções pode ter de pagar tarifas mais altas em caso de cobrança retroativa.

O advogado Leonardo Briganti, sócio do escritório Briganti Advogados, explica que, ao contrário do Brasil, onde alterações tributárias dificilmente são aplicadas retroativamente, a Seção 301, base do novo tarifaço sobre produtos brasileiros, permite a cobrança sobre embarques antecipados.

“A cobrança pode retroagir em pelo menos um ano”, diz Briganti, que assessora clientes do escritório em temas como os custos envolvidos na venda de produtos a mercados internacionais. “O exportador brasileiro está tentando mandar tudo o que pode agora para escapar de uma possível sanção. Mas ninguém sabe afirmar categoricamente se antecipar funciona”, acrescenta.

Iniciado em julho do ano passado, o processo da Seção 301 está na reta final. A investigação, conduzida pelo Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês), foi concluída com a recomendação de uma tarifa punitiva de 25% sobre produtos brasileiros. Antes da adoção da nova tarifa, haverá uma audiência pública, marcada para 6 de julho.



Governo Trump recomendou tarifa punitiva de 25% sobre produtos brasileiros Foto: Alex Brandon/AP Photo

Por terem respaldo jurídico amplamente consolidado na legislação americana, as sanções aplicadas via Seção 301 dificilmente serão derrubadas pela Suprema Corte. Isso contrasta com o tarifaço anterior, que foi invalidado porque os magistrados entenderam que Trump não poderia impor tarifas econômicas de grande impacto sem aval do Congresso.

As negociações, abertas após a reunião na Casa Branca, em 7 de maio, entre Trump e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, vão continuar. No entanto, a designação do Primeiro Comando da Capital (PCC) e do Comando Vermelho (CV) como grupos terroristas nos Estados Unidos — abrindo um novo foco de atrito entre os governos — esfriou o otimismo de empresários brasileiros quanto a uma solução negociada.

Sócio-diretor da PG4 Calçados, que exporta ao mercado americano sapatos masculinos produzidos em Franca, no interior de São Paulo, o empresário Giuliano Spinelli Gera conta que recebeu mais pedidos dos EUA após a derrubada do tarifaço, em fevereiro, pela Suprema Corte americana.

Ele teme, porém, que as novas sobretaxas comprometam as exportações planejadas até o começo do ano que vem. “Estou trabalhando agora na coleção que será entregue em 2027. Se o tarifaço voltar, perderemos o fim do ano e o primeiro trimestre do ano que vem.”

Em meio ao vaivém das barreiras comerciais americanas, a indústria brasileira não encontrou rotas alternativas para seus produtos, segundo estudo da Funcex, centro de pesquisas sobre comércio exterior. Desde que Trump voltou à Casa Branca para o segundo mandato, a participação dos Estados Unidos nas exportações brasileiras de manufaturados caiu de 21,4% para 19,7%.

À exceção da Argentina — que passou a absorver 13,8% dos manufaturados exportados pelo Brasil, ante 12,3% antes de Trump —, a participação de outros mercados nas exportações da indústria brasileira pouco mudou. Isso indica, segundo a Funcex, que os esforços para redirecionar os produtos a novos destinos têm produzido resultados tímidos.

Enquanto empurra ainda mais o comércio brasileiro na direção da China — que continua absorvendo as commodities exportadas pelo Brasil —, a política comercial de Trump contribuiu para aprofundar a perda de participação dos manufaturados na pauta comercial: de 38,9% do total, em 2010, para 26,4% no ano passado.

Após negociações com o governo brasileiro, os Estados Unidos deixaram de sobretaxar, em novembro, mais de 200 produtos, sobretudo agrícolas, como carne bovina, frutas e café. As exportações industriais, como máquinas e equipamentos, só tiveram o tarifaço retirado em fevereiro.

Já as vendas de aço e alumínio seguem pagando tarifa de 50%, por estarem sujeitas a alíquotas específicas, baseadas em legislações diferentes daquela analisada pela Suprema Corte.

Como as usinas americanas dependem das placas fornecidas pelo Brasil, as compras de semiacabados siderúrgicos brasileiros mostraram certa estabilidade em 2025. Mesmo diante das tarifas mais altas, tiveram queda de apenas 1,3% no volume. Neste ano, porém, essas compras já recuaram 48%. Os dados, relativos ao período de janeiro a abril, são do Departamento de Comércio dos Estados Unidos.

Segundo Marco Polo de Mello Lopes, presidente executivo do Instituto Aço Brasil, o excesso de oferta de aço no mundo agrava o quadro, por aumentar a competição entre mercados e pressionar os preços. “Com o nível de ociosidade que tenho hoje, entre 35% e 36%, eu deveria exportar muito mais. Não consigo porque também sobra capacidade no resto do mundo”, observa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/06/2026

GOVERNO ESTÁ ‘LUTANDO’ PARA QUE PRÓXIMO PLANO SAFRA TENHA NÚMEROS EXPRESSIVOS, DIZ MINISTRO

André de Paula, da Agricultura, afirmou que, com números deste ano, governo deve triplicar investimentos na área em comparação com a gestão anterior

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro da Agricultura, André de Paula, afirmou que o governo federal está “lutando” para que os números do Plano Safra 2026/27, que começa em 1.º de julho, sejam expressivos.



“Estamos por anunciar um novo Plano Safra. Buscamos um Plano Safra, como foi nos três anos anteriores, com números compatíveis com o crescimento e a pujança do setor”, disse De Paula, na abertura da Bahia Farm Show, maior feira agropecuária do Nordeste, realizada pela Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia (Aiba) em Luís Eduardo Magalhães, no oeste do Estado.

O ministro da Agricultura, André de Paula Foto: Wilton Junior/Estadão

O ministro também comparou os valores anunciados no Plano Safra durante o governo Lula com os anunciados pelo governo Bolsonaro. “Esses três primeiros anos do governo do presidente Lula foram responsáveis por mais de duas vezes o que foi anunciado pelo governo anterior. Com a chegada dos números deste ano, vamos muito confortavelmente triplicar os investimentos feitos por este governo ante o feito pelo governo anterior”, detalhou o ministro.

De Paula defendeu que a prioridade de um governo é mostrada pelo orçamento empenhado às áreas. “Os números mostram que o governo do Brasil dá prioridade ao setor agropecuário”, apontou.

Ele lembrou ainda que está há dois meses à frente da pasta em um período de desafios para o agronegócio. “Temos o desafio climático agregado a desafios internacionais com duas guerras em andamento que pressionam preços de fertilizantes e petróleo”, acrescentou.

O vice-presidente, Geraldo Alckmin, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e o governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues, também participam da cerimônia de abertura da feira.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

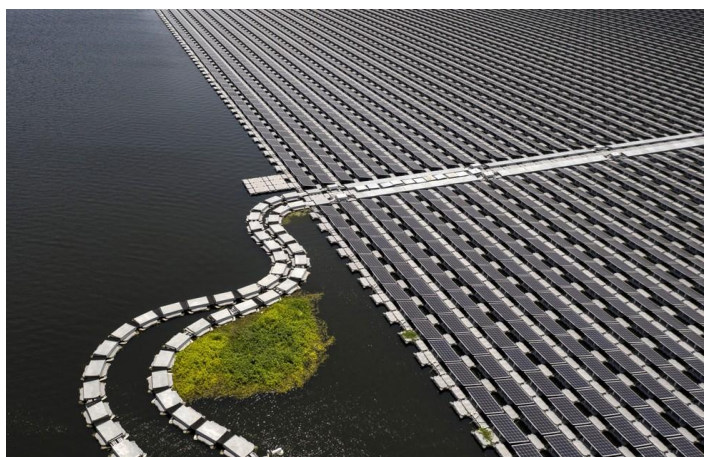
Data: 08/06/2026

VALOR ECONÔMICO (SP)

SEGURANÇA ENERGÉTICA EM ALTA

Fontes de baixo carbono estão disponíveis em seus próprios países e não dependem de cadeias contínuas de abastecimento de combustíveis, como ocorre com os fósseis

Por Clarissa Lins



— Foto: Qilai Shen/Bloomberg

O tema da segurança energética domina os debates em um mundo que enfrenta a segunda guerra em larga escala em menos de cinco anos. Não por acaso, tanto a invasão da Ucrânia pela Rússia, em 2022, quanto os ataques ao Irã por Israel e Estados Unidos ilustram a fragilidade dos sistemas energéticos altamente dependentes de fluxos de combustíveis fósseis. Tendo em vista que três quartos da população mundial vivem em países importadores líquidos de energia fóssil, não há como dissociar os conflitos em curso

da influência da geopolítica no cenário energético global.

É neste contexto que a Agência Internacional de Energia (IEA) divulgou o panorama dos investimentos em energia. Vamos aos grandes números: os investimentos totais devem atingir US\$ 3,4 trilhões em 2026, um acréscimo de 5% em relação a 2025, sendo US\$ 2,2 trilhões em tecnologias de energia limpa e US\$ 1,2 trilhão em fontes fósseis. Assim, fontes de baixo carbono – geração renovável, nuclear, redes de transmissão, baterias, combustíveis sustentáveis, eficiência energética – continuam atraindo mais recursos e concentram cerca de 70% dos investimentos totais em energia.

Fontes de baixo carbono seguem atraindo mais recursos e concentram cerca de 70% dos investimentos totais

Nas palavras do diretor executivo da IEA, a regra de ouro número um da segurança energética diz respeito à diversificação – e isto se reflete nos dados. Não é mais aceitável depender majoritariamente de uma única fonte, tecnologia, rota comercial ou país. Por outro lado, em um contexto de elevada fragmentação geopolítica, a erosão da confiança afeta as decisões de alocação de capital e nota-se um aumento de interesse por investimentos domésticos. Na prática, isso significa mais recursos para tecnologias que possam representar segurança de abastecimento e menor risco de interrupção, indo de renováveis e nuclear a carvão.

Considerando-se a oferta de energia, investimentos em petróleo mantêm-se estáveis em cerca de US\$ 550 bilhões pelo terceiro ano consecutivo, ao passo que aumenta o apetite para alocar recursos em gás natural, notadamente para infraestrutura de exportação de gás natural liquefeito (GNL), bem como carvão, sendo estes puxados por investimentos em países asiáticos e nos Estados Unidos. Há possibilidade de os recursos alocados em carvão alcançarem o maior nível em 15 anos. Aumenta a capacidade instalada de térmicas a carvão, ainda que estas não venham a ser acionadas. No total, a oferta de energia deve canalizar cerca de US\$ 1 trilhão.

Do lado da demanda, uma das tendências desta década que se confirma em 2026 é a da maior taxa de eletrificação das economias. Com efeito, cerca de 60% dos recursos totais são alocados em

projetos vinculados ao uso de eletricidade, comparando-se com menos de 40% em 2015. Exemplos claros são os investimentos crescentes em mobilidade elétrica, bem como na infraestrutura de data centers e inteligência artificial.

Interessante observar a relevância crescente de investimentos em redes elétricas (US\$ 550 bilhões em 2026, 20% a mais do que em 2025) e sistemas de armazenamento tais como baterias (superando US\$ 100 bilhões pela 1ª vez), elementos cruciais para complementar a expansão da geração renovável, que representa 70% dos dispêndios em eletricidade. Investimentos em energia solar somam hoje mais de US\$ 365 bilhões – ou seja, direciona-se US\$ 1 bilhão por dia para a geração solar. Assim, investe-se proporcionalmente mais em eletricidade do que há uma década, e mais em geração renovável e sua infraestrutura acoplada.

A energia nuclear volta ao cenário global com força, superando US\$ 80 bilhões para suportar a instalação de 78 GW adicionais. Embora a China responda por 30% deste total, há hoje mais de 40 países com políticas dedicadas ao tema, incluindo o apoio às novas tecnologias de pequenos reatores nucleares.

Cabe destacar, ainda, a importância da eficiência energética como fator de resiliência dos sistemas energéticos. Juntos, os setores industrial e de edificações alocam cerca de US\$ 350 bilhões em melhorias de eficiência. Adicionalmente, investimentos em eletrificação, tais como bombas de calor em edifícios, veículos elétricos e processos industriais, respondem por metade dos recursos direcionados ao uso final de energia. A título de exemplo, 1 em 4 quatro carros vendidos hoje é elétrico, ao passo que essa proporção era de 1 em cada 25 em 2020.

Em termos regionais, a China continua sendo o ator dominante, respondendo por cerca de 28% dos investimentos globais, ou US\$ 945 bilhões. Os Estados Unidos aparecem em segunda posição, com menos de 20% do total (US\$ 615 bilhões). A União Europeia, por sua vez, canaliza 13% dos recursos globais, ao passo que a América Latina recebe US\$ 190 bilhões, seguida da Índia com US\$ 170 bilhões.

Algumas comparações ilustram as estratégias adotadas pelos países. Enquanto a China aloca 5% do PIB em energia e responde por mais de 30% dos investimentos globais em fontes de baixo carbono, esses valores são, respectivamente, de 2% e 17% para os Estados Unidos.

Por outro lado, a parcela de investimentos em fontes elétricas de baixo carbono – renováveis e nuclear – vem crescendo de maneira significativa ao longo da última década e supera 75% dos recursos totais em eletricidade em diversos mercados emergentes, chegando a 85% na China e 91% na América Latina. Nos países desenvolvidos, tal percentual chega a 92% na Europa e 83% no Japão, sendo os Estados Unidos a única exceção com 60%, largamente em função da priorização dada ao gás natural.

Um dos principais argumentos a explicar a crescente eletrificação com base em fontes de baixo carbono, além da sua competitividade, é o fato delas serem disponíveis em seus próprios países e não dependerem de cadeias contínuas de abastecimento de combustíveis, como ocorre com os fósseis. Não por acaso, países importadores de energia fóssil têm incentivos a fazer essa migração o mais rápido possível. Por exemplo, China, União Europeia, Japão e Coreia, Sudeste asiático e Índia deixaram de gastar US\$ 260 bilhões em importação de fósseis em 2025 por investirem em renováveis, nuclear, eficiência e maior eletrificação – economia que só deve aumentar em 2026.

O conflito no Oriente Médio deixa marcas profundas no mundo da energia, ressignificando o conceito de segurança energética. A diversidade de fontes, a priorização de recursos domésticos, notadamente de baixo carbono, bem como a maior resiliência dos sistemas energéticos estão na ordem do dia.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/06/2026

BRASIL PLANEJA AUMENTAR PRODUÇÃO DE PETRÓLEO ENQUANTO ÁSIA BUSCA ALTERNATIVA AO IRÃ

Mais países asiáticos estão comprando petróleo bruto brasileiro como uma alternativa geopoliticamente estável ao petróleo do Oriente Médio

Por Nikkei Asia — São Paulo



— Foto: André Ribeiro/Agência Petrobras

O Brasil planeja aumentar sua produção doméstica de petróleo em cerca de 30% até 2032, o que o colocaria entre os cinco maiores produtores mundiais.

Em maio, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva visitou uma refinaria da Petrobras, onde Magda Chambriard, presidente da gigante energética, anunciou um investimento de R\$ 37 bilhões (US\$ 7,28

bilhões) no Estado de São Paulo.

Durante a visita, Lula pediu que o Brasil assuma a responsabilidade e desenvolva seus recursos petrolíferos nacionais. Caso contrário, "Trump vai achar que é dele", disse Lula.

A Petrobras opera a maioria das instalações de petróleo bruto do país, respondendo por cerca de 90% da produção. O Brasil prevê iniciar a produção em um campo petrolífero na costa de São Paulo ainda neste ano e também desenvolverá novas reservas de petróleo descobertas na região.

No setor de refino e distribuição, o Brasil expandirá as operações em refinarias. Até 2030, o país pretende construir infraestrutura que permita ao Brasil suprir internamente toda a sua necessidade de diesel, reforçando a segurança energética.

O Brasil, que antes era importador de petróleo bruto, tornou-se exportador líquido em meados da década de 2010. Em 2024, produziu 4% do total mundial de petróleo bruto, ocupando a oitava posição no ranking internacional.

A descoberta de campos de petróleo em águas profundas nas bacias do pré-sal, ao largo da costa sudeste do Brasil, impulsionou essa transição. O desenvolvimento em larga escala teve início na década de 2010. Empresas japonesas apoiaram o desenvolvimento investindo e financiando projetos de produção, armazenamento e transferência flutuantes (FPSO).

As restrições à entrada de grandes empresas estrangeiras no mercado também foram flexibilizadas, dando ainda mais impulso ao desenvolvimento. A Shell, do Reino Unido, e a Equinor, da Noruega, estão entre as principais empresas de energia que agora detêm participações.

A Petrobras planeja investir cerca de US\$ 110 bilhões nos próximos cinco anos. A produção de petróleo bruto e gás natural no primeiro trimestre aumentou 16% em comparação com o ano anterior.

Em 2025, a produção total de petróleo bruto do Brasil foi de 3,77 milhões de barris por dia, mas esse número ultrapassou 4,3 milhões de barris por dia em abril deste ano, um recorde histórico.

O Brasil está a caminho de atingir 5,1 milhões de barris por dia em 2032, segundo uma empresa de pesquisa ligada ao governo. Isso o colocaria à frente do Irã, que era o quinto maior produtor mundial em 2024.

Por muitos anos, a China e os EUA foram os dois principais destinos das exportações brasileiras de petróleo bruto. Agora, mais países asiáticos estão comprando petróleo bruto brasileiro como uma alternativa geopoliticamente estável ao petróleo do Oriente Médio.

Em março e abril, após o ataque liderado pelos EUA ao Irã, as exportações para a China representaram 60% do total brasileiro. A Índia subiu da quinta para a segunda posição entre os maiores destinos.

Cingapura e Indonésia ficaram em sexto e sétimo lugares, respectivamente, como destinos de exportação. Coreia do Sul e Mianmar também receberam petróleo brasileiro.

Enquanto isso, o Japão não importa petróleo brasileiro desde 2021. Ryosei Akazawa, ministro da Economia, Comércio e Indústria do Japão, reuniu-se com o ministro das Relações Exteriores do Brasil, Mauro Vieira, no mês passado, solicitando cooperação na aquisição de petróleo.

O Japão depende do Oriente Médio para cerca de 90% de seu petróleo. O país busca adquirir petróleo brasileiro para corrigir essa estrutura desequilibrada.

No entanto, a distância até o Brasil é maior do que até o Oriente Médio, e o custo do transporte do petróleo aumentará. Além disso, as refinarias japonesas são projetadas para processar petróleo do Oriente Médio, que tem composição diferente do petróleo brasileiro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/06/2026

HOUTHIS AMEAÇAM NAVIOS DE ISRAEL NO MAR VERMELHO EM APOIO AO IRÃ

Ataques houthis contra navios na região podem gerar ainda mais preocupação nos mercados de energia

Por Reuters — Aden



— Foto: Tecnologias Maxar via AP (foto de arquivo)

Os houthis do Iêmen, apoiados pelo Irã, afirmaram nesta segunda-feira que irão proibir a navegação marítima israelense no Mar Vermelho, ampliando os desafios para o transporte global pelo Oriente Médio durante a guerra envolvendo o Irã.

Em comunicado, o grupo informou que lançou um ataque contra Israel e impôs uma proibição total a navegação de navios

com a bandeira israelense pelo Mar Vermelho, alertando para uma possível escalada adicional no conflito.

Os ataques houthis contra navios no Mar Vermelho podem gerar ainda mais preocupação nos mercados de energia, mais de três meses após o fechamento do Estreito de Ormuz pelo Irã e com a retomada dos confrontos.

Uma fonte houthi disse à Reuters que impedir a passagem de navios israelenses pelo Mar Vermelho é apenas um primeiro passo. Segundo a fonte, uma nova escalada poderia levar o grupo a bloquear também embarcações com destino a Israel, além de adotar outras medidas.

Os ataques houthis à navegação no Mar Vermelho durante a guerra de Gaza, que começou em outubro de 2023 e durou dois anos, levaram grandes empresas,

incluindo Maersk e Hapag-Lloyd, a desviar suas rotas ao redor da África — um trajeto muito mais longo e caro.

Naquele período, os ataques contra embarcações que o grupo classificava como ligadas a Israel foram ampliados para atingir também qualquer empresa de transporte marítimo que utilizasse portos israelenses.

O impacto de uma ameaça prolongada à navegação no Mar Vermelho pode ser ainda maior agora, porém, devido ao fechamento do Estreito de Ormuz.

A maior parte da produção de energia dos países do Golfo não consegue deixar a região desde o início da guerra, em 28 de fevereiro. Ainda assim, volumes significativos de petróleo saudita têm sido transportados por oleodutos até o terminal de exportação de Yanbu, no Mar Vermelho.

Os Emirados Árabes Unidos também conseguiram exportar parte de seu petróleo a partir de Fujairah, localizado fora do Estreito de Ormuz, embora esse terminal também tenha sido alvo de ataques iranianos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/06/2026

PRIMEIRO LEILÃO E REGRAS PARA BATERIAS AVANÇAM, MAS SETOR DE ENERGIA AINDA VÊ INCERTEZAS

Questões tributárias e encargo que financiará contratação seguem em debate
Por Ludmylla Rocha, Valor — São Paulo



Ministério de Minas e Energia reforçou a necessidade de instalação dos sistemas de armazenamento mesmo após o leilão de reserva realizado em março — Foto: Tauan Alencar/Divulgação - MME

O governo federal publicou na semana passada uma portaria com as diretrizes para realização do primeiro leilão que contratará baterias para o Sistema Nacional Interligado (SIN). As regras eram esperadas há anos, já que a primeira proposta para o certame foi publicada em 2024, e, junto à regulamentação aprovada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)

há poucos dias, dá o pontapé inicial para o uso da tecnologia, mas investidores e especialistas ainda veem desafios.

O certame foi dividido em dois: o primeiro previsto para 2 de dezembro deste ano, do qual poderão participar projetos com conteúdo local conforme regras do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e o segundo em 4 de dezembro, sem essa exigência. Nos dois casos, os sistemas de armazenamento deverão estar operacionais em agosto de 2028 e o prazo de contratação será de 15 anos.

Para Fabio Bortoluzo, diretor-geral da Atlas Renewable Energy no Brasil, o certame é importante para ajudar a viabilizar o segmento no país. “A gente vê com bons olhos, porque se está acrescentando ativos de armazenamento no setor que, independentemente de serem vinculados a ativos nossos ou não, vão, com certeza, ajudar os problemas que a rede tem”, afirmou, em referência a questões como os cortes de geração renovável por razões alheias aos empreendimentos que têm afetado as usinas, conhecidos no setor pelo jargão “curtailment”.

A geradora renovável já atua com a tecnologia no Chile, mas, de acordo com o executivo, aguarda mais definições para bater o martelo se participará das licitações. Para ele, são necessários esclarecimentos sobre o conteúdo nacional dos sistemas, sobre questões tributárias especialmente dos impostos que incidirão sobre os equipamentos e sobre quem arcará com a contratação, já que o marco legal do setor elétrico (Lei 15.269), aprovado no ano passado, prevê que o custo ficará com os geradores.

Para a advogada Ana Karina de Souza, especialista do setor no Machado Meyer, apesar de ainda haver espaço para a Aneel regulamentar a legislação, a agência terá pouca margem para resolver a questão por si só, já que o texto da lei é expresso ao afirmar que o custo da contratação das baterias virá de encargo a ser rateado “apenas entre os geradores de energia, na forma da regulamentação da Aneel”.

Ela explica que, apesar de a Aneel ter “uma carta branca para regulamentar”, a agência tem que tratar da divisão dos custos de contratação sem afastar a própria lei. “Não esperaria a Aneel ser criativa aqui, acho que tentará ser o mais conservadora possível”, opina. Com isso, as vias para endereçar a questão acabam sendo a mudança da própria lei pelo Executivo federal ou pela Justiça, via que já foi citada por geradores renováveis como opção.

Em relação aos impostos, a jurista afirma que o tema passa tanto por definições ainda pendentes da reforma tributária, que estão em discussão em consulta pública, quanto pela publicação de um decreto, pelo governo federal, que operacionalize um benefício fiscal para a tecnologia por meio do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi), conforme previsto também em lei.

Sobre a regulamentação aprovada pela Aneel na última terça-feira (2), a gerente Mayra Guimarães, da Envol Energy Consulting, avalia que a autarquia conseguiu achar um “meio termo” para a principal discussão que estava travando este debate: o pagamento da tarifa pelo uso do fio tanto no carregamento quanto na injeção da energia pela rede. A questão é que as baterias acabam sendo vistas como geradoras e também como consumidoras, pela forma que usam a rede — elas colocam e retiram energia. Por isso, em tese, pagariam pelos dois, o que, para parte dos agentes, afastaria investimentos.

Neste contexto, a Aneel optou por afastar a cobrança dupla dos sistemas de armazenamento que forem integralmente despachados pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), instituição responsável por coordenar a geração de grandes usinas integradas à rede nacional e a transmissão do país, o que foi bem recebido pelos agentes.

“Com isso, foi uma semana de ‘50 anos em cinco’ para sistemas de armazenamento como um todo. Acabou saindo tudo ao mesmo tempo, o que foi ótimo, porque se tivesse saído o leilão sem a regulamentação, a tendência de ter um certame vazio era muito maior, porque não se sabia como seria cobrada a conexão”, avalia. “Saiu a regulamentação e a portaria. Agora, a tendência de ter oferta é muito maior”.

Ao longo da semana, tanto o Ministério de Minas e Energia (MME) quanto o próprio ONS reforçaram a necessidade da contratação mesmo após a realização dos leilões para térmicas e hidrelétricas realizado em março.

“O volume ainda está aquém da necessidade do sistema em função do crescimento de carga, mais ou menos da ordem de 3,5 gigawatts por ano”, disse o diretor de Planejamento do ONS, Alexandre Zucarato, durante audiência pública em comissão da Câmara dos Deputados. “Não há dúvidas de que o leilão foi grande, foi maior leilão de potência que já fizemos, mas a contratação é perfeitamente explicada pela necessidade de potência do Sistema Interligado Nacional”, completou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BARÔMETRO STARFISH 2026 APONTA QUE DEGRADAÇÃO DOS OCEANOS SUPERA RESPOSTA GLOBAL

Da Redação Navegação 08/06/2026 - 16:00



O Barômetro Starfish 2026, publicado nesta segunda-feira (8), Dia Mundial dos Oceanos, indica que a degradação dos oceanos avança mais rápido do que a capacidade de resposta de governos, mercados e instituições, elevando riscos ambientais, econômicos e sociais em escala global, inclusive para o sistema portuário brasileiro.

Elaborado por 29 especialistas de 14 países e divulgado na revista científica State of the Planet, o Barômetro compila dados recentes sobre

aquecimento dos oceanos, elevação do nível do mar, perda de biodiversidade, poluição e governança oceânica, mostrando que a maior parte dos indicadores ambientais segue em trajetória de deterioração. Entre os resultados, a taxa média de elevação do nível do mar atingiu 4,2 milímetros por ano entre 2012 e 2025, enquanto ondas de calor marinhas severas afetaram 20% da superfície oceânica global em junho de 2025, expondo 84,4% dos recifes de coral a níveis de estresse capazes de provocar branqueamento em larga escala.

O Barômetro Starfish é um boletim científico anual que faz um “raio-X” da saúde dos oceanos, reunindo dados globais sobre estado do mar, pressões humanas e impactos sociais. Ele é coordenado por um comitê internacional de especialistas e apresentado na revista State of the Planet como ferramenta de apoio a políticas públicas e decisões econômicas ligadas ao oceano.

O estudo aponta que cerca de um quarto dos primeiros mil metros da coluna d’água dos oceanos já está submetido a múltiplas pressões simultâneas, combinando aquecimento, acidificação, perda de oxigênio e outras alterações associadas às mudanças climáticas. As emissões globais de dióxido de carbono chegaram a 38,1 bilhões de toneladas em 2025, enquanto a poluição plástica já soma aproximadamente 130 milhões de toneladas acumuladas nos mares, com milhões de toneladas adicionais entrando anualmente – um quadro que impacta rotas de navegação, cadeias logísticas e a segurança de comunidades costeiras em regiões exportadoras da América Latina, incluindo os principais corredores de grãos, minério e combustíveis do Brasil.

No campo econômico, o Barômetro registra que tempestades e inundações provocaram prejuízos estimados em US\$ 212 bilhões em 2024, quase o dobro do observado em 2023, afetando infraestrutura portuária, operações de terminais, seguros marítimos e a continuidade do comércio exterior. O relatório lembra que mais de 80% do comércio mundial em volume é transportado por via marítima e que setores baseados nos oceanos movimentam cerca de US\$ 2,5 trilhões por ano, o que torna a estabilidade do ambiente marinho um fator crítico para armadores, operadores de terminais e gestores de portos em diferentes regiões do globo.

Apesar do cenário de deterioração, a edição de 2026 destaca avanços institucionais, como a entrada em vigor de dois acordos internacionais, entre eles o Tratado do Alto-Mar (BBNJ), e o fato de as áreas marinhas protegidas terem ultrapassado 10% da superfície oceânica global. O Barômetro identifica mais de 40 fundos dedicados à economia oceânica e mais de 2.000 startups voltadas à inovação marinha, mas ressalta que apenas 3,2% do oceano é classificado como altamente ou totalmente protegido. O relatório também chama atenção para o enfraquecimento de sistemas de observação

oceânica – com retração em redes de bóias ancoradas e medições por embarcações desde a pandemia – e defende que essa infraestrutura seja tratada como estratégica para a resiliência climática, a redução de riscos de desastres e o planejamento de longo prazo de governos e agentes econômicos, incluindo o setor portuário e marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/06/2026

ABS DEFENDE MARCO MAIS FLEXÍVEL DA IMO PARA DESCARBONIZAÇÃO DA NAVEGAÇÃO

Da Redação Navegação 08/06/2026 - 16:00



A sociedade classificadora American Bureau of Shipping (ABS) divulgou um conjunto de análises técnicas em que defende um marco regulatório mais flexível para a implementação das medidas de médio prazo da Organização Marítima Internacional (IMO) voltadas à descarbonização do transporte marítimo. Em carta aberta ao setor, a entidade afirma que o caminho para cumprir o Net Zero Framework da IMO precisa considerar limitações reais de disponibilidade de combustíveis, infraestrutura e tecnologia nos diferentes segmentos da frota mundial.

Segundo a ABS, apenas cerca de 10% da frota global, em tonelagem, está hoje apta a operar com combustíveis alternativos, e outros 6% são classificados como 'prontos para futura adaptação', o que evidencia o estágio inicial da transição. A avaliação aponta que navios de contêineres, balsas e cruzeiros em rotas fixas tendem a ter melhor acesso a cadeias de suprimento de combustíveis alternativos, enquanto graneleiros e petroleiros em tráfego 'tramp' enfrentam mais dificuldades pela natureza variável de suas rotas e pelo acesso limitado a infraestrutura de abastecimento especializada.

A entidade identifica o GNL como o caminho alternativo mais maduro, com mais de 220 portos oferecendo este combustível e mais de 50 embarcações dedicadas a esse abastecimento, projetando uma frota capaz de operar com GNL da ordem de 112 milhões de toneladas de arqueação bruta até 2030. O metanol é apontado como segunda principal alternativa, mas com gargalo de oferta: a ABS estima produção "realisticamente entregável" de metanol verde entre seis milhões e 13 milhões de toneladas anuais até 2030, o que representaria apenas 13% a 29% da capacidade anunciada e uma fração pequena da demanda de combustível marítimo global.

A ABS alerta ainda que a amônia, frequentemente citada como solução de longo prazo de zero carbono, deve permanecer nichada até o fim da década, com projeção de frota capaz de operar com o produto de apenas 2,5 milhões de toneladas de arqueação bruta em 2030, somada a uma infraestrutura de distribuição ainda limitada. Nesse contexto, a entidade projeta que, em 2030, combustíveis alternativos responderão por cerca de 17% do mix energético do setor, com combustíveis convencionais e misturas com biocombustíveis mantendo participação próxima de 83%.

Diante desse quadro, a ABS argumenta que um marco regulatório baseado predominantemente em obrigações de troca de combustível pode gerar distorções competitivas entre regiões e tipos de navios, além de incentivar o pagamento de penalidades em vez de reduções efetivas de emissões. Como alternativa, a entidade defende a valorização maior de medidas de eficiência energética – como redução de velocidade, otimização de viagem, sistemas de lubrificação a ar e propulsão assistida pelo vento –, estimando um potencial adicional de ganho de 20% a 35% em eficiência na frota existente.

A sociedade também propõe que créditos de carbono vinculados a melhorias de eficiência sejam integrados ao framework de intensidade de gases de efeito estufa da IMO, funcionando como ponte enquanto o suprimento de combustíveis de baixo e zero carbono não alcança escala. O

posicionamento destaca elementos positivos em propostas apresentadas por Libéria, Japão, Arábia Saudita e Estados Unidos na IMO e sugere que um pacote equilibrado combine diferentes abordagens, alinhando exigências regulatórias com a realidade de infraestrutura e disponibilidade de combustíveis nas rotas globais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/06/2026

MAERSK TESTA ABASTECIMENTO COM ETANOL PURO EM PORTA-CONTÊINERES BICOMBUSTÍVEL EM ROTERDÃ

Da Redação Navegação 08/06/2026 - 16:00



Um porta-contêineres bicomcombustível da Maersk realizou em Roterdã uma operação de abastecimento com combustível marítimo composto por 100% etanol. É mais um passo da armadora dinamarquesa nos testes com combustíveis alternativos para descarbonização do transporte marítimo. A operação ocorre no contexto de uma série de ensaios que a empresa vem conduzindo com misturas de metanol e etanol em navios equipados com motores bicomcombustível.

Segundo informações da própria Maersk, os testes com etanol sucedem uma primeira fase de experimentos com

metanol verde em navios como o Laura Mærsk e integram a estratégia de ampliar o leque de combustíveis de menor intensidade de carbono que possam ser usados em navios já projetados para operar com metanol. Em etapa anterior, a companhia já havia avaliado o desempenho de mistura com 50% etanol e 50% metanol em rota comercial, e agora avança para o uso de etanol puro em bunker, monitorando impactos em eficiência, emissões e operação dos sistemas de bordo.

Para o Brasil, maior produtor mundial de etanol de cana-de-açúcar, o avanço desses testes é acompanhado com interesse por agentes ligados à indústria sucroenergética e ao shipping, que enxergam potencial de o biocombustível ganhar espaço como alternativa renovável em rotas internacionais. Se ganhar escala, o uso de etanol como parte do portfólio de e-combustíveis marítimos pode abrir oportunidade para exportadores brasileiros e para terminais portuários com capacidade de armazenagem e manuseio de biocombustíveis, em especial em corredores que já concentram embarques para Europa e Ásia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/06/2026

CHINA AMPLIA ACESSO À CARNE BRASILEIRA ENQUANTO UE CONFIRMA VETO A PARTIR DE SETEMBRO

Da Redação Economia 08/06/2026 - 16:00



A cadeia exportadora de proteína animal do Brasil vive um movimento simultâneo de avanço e retração em mercados estratégicos: enquanto a China reconhece o país como livre de febre aftosa e flexibiliza restrições sanitárias, abrindo espaço para mais embarques, a União Europeia oficializa veto amplo à carne brasileira a partir de 3 de setembro, por descumprimento de regras sobre uso de antimicrobianos.

De um lado, a decisão da Comissão Europeia de retirar o Brasil da lista de países autorizados a exportar carnes e outros produtos de origem animal ao bloco atinge carne

bovina, de frango, de peixe, de cavalo, tripas e mel, com perdas estimadas em cerca de 1,8 bilhão de

dólares (1,8 billion US\$) por ano em vendas, algo em torno de R\$ 9 bilhões (9 billion R\$). A UE não é o maior destino em volume, mas é um mercado de maior valor agregado e referência sanitária, o que pesa para frigoríficos exportadores e para a logística de cargas refrigeradas em portos como Santos, Paranaguá e terminais do Sul, tradicionalmente conectados ao eixo Brasil–Europa.

Ao mesmo tempo, a China encerra um longo ciclo de restrições sanitárias ao reconhecer o Brasil como livre de febre aftosa sem vacinação e suspender barreiras que limitavam embarques de carne bovina, o que tende a ampliar o espaço para o produto brasileiro no maior mercado individual do mundo. O país asiático já responde por algo próximo da metade das exportações brasileiras de carne bovina, com receitas em torno de 9 bilhões de dólares (9 billion US\$) ao ano, e a retirada de entraves sanitários abre espaço para incremento adicional de volumes, ainda que dentro de um regime de cotas e tarifas que a China vem utilizando para proteger sua pecuária doméstica.

Na prática, o setor rompe com parte da exposição à UE e aprofunda a dependência de um único grande comprador, o que preocupa analistas em termos de risco comercial e de poder de barganha. Do ponto de vista logístico-portuário, a tendência é de reforço das rotas Brasil–Ásia, especialmente a partir de corredores que já concentram exportações de proteína e grãos, enquanto a ligação marítima Brasil–Europa pode perder relevância relativa nesse segmento caso o veto europeu não seja revertido até o início de setembro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/06/2026

PORTO DO AÇU REFORÇA COMPROMISSOS COM PACTO GLOBAL DA ONU EM METAS DE CLIMA E ÁGUA

Da Redação Portos e logística 08/06/2026 - 16:00



O Porto do Açú Operações, localizado em São João da Barra (RJ), ampliou seu engajamento com o Pacto Global da ONU ao aderir aos movimentos Ambição Net Zero e +Água, durante o Fórum Ambição 2030 realizado no Museu de Arte de São Paulo (MASP), em 2 de junho. A iniciativa reforça a estratégia de sustentabilidade de longo prazo da companhia, alinhada à chamada Ambição 2050, que estabelece metas de descarbonização, eficiência hídrica, conservação ambiental e desenvolvimento social no entorno do complexo portuário.

De acordo com informações do Porto do Açú, o complexo já possui inventário de emissões de gases de efeito estufa reconhecido com o selo ouro do Programa Brasileiro GHG Protocol desde 2021 e trabalha com metas de redução de emissões de 50% até 2030, 80% até 2040 e neutralidade até 2050. Com a adesão ao movimento Ambição Net Zero, a empresa se compromete a publicar anualmente seu inventário de emissões, adotar metas de redução alinhadas à ciência climática e promover uma transição justa para uma economia de baixo carbono.

No Movimento +Água, o foco é ampliar a eficiência e a conservação de recursos hídricos, com destaque para iniciativas como as ações na Reserva Caruara, que contribuem para a proteção ambiental e a segurança hídrica da região norte fluminense. Segundo o porto, mais de 70% da água utilizada hoje já provém de fontes alternativas, com a meta de alcançar 90% até 2030, em linha com a agenda da Rede Brasil do Pacto Global e com o Guia para descarbonização do setor marítimo e portuário desenvolvido pelo Grupo de Trabalho de Negócios Oceânicos, do qual o Açú é um dos líderes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/06/2026

BRASIL E BÉLGICA AVANÇAM EM ROTA DE E-COMBUSTÍVEIS ENTRE PORTO DO AÇU E ANTUÉRPPIA-BRUGES

Da Redação Portos e logística 08/06/2026 - 16:00



O Porto do Açu, no litoral norte do Rio de Janeiro, e o Porto de Antuérpia-Bruges, na Bélgica, firmaram uma parceria para desenvolver um corredor marítimo verde dedicado ao transporte de e-combustíveis entre Brasil e Europa, com previsão de início das operações antes de 2030. O acordo, formalizado por meio de carta de intenções e apoiado por estudo de pré-viabilidade conduzido por entidades internacionais como o Rocky Mountain Institute (RMI) e o Global Maritime Forum (GMF), tem potencial para se tornar uma das primeiras grandes rotas globais de exportação de combustíveis de baixo carbono.

Segundo informações divulgadas pelos portos envolvidos, a ideia é estruturar o Açu como hub exportador de e-combustíveis, especialmente amônia verde derivada de hidrogênio produzido a partir de fontes renováveis, conectando a oferta brasileira à demanda europeia por energia limpa. Do lado europeu, o Porto de Antuérpia-Bruges projeta importar entre 6 milhões e 10 milhões de toneladas de amônia verde por ano até 2030, volume equivalente a cerca de 1,2 milhão a 1,5 milhão de toneladas de hidrogênio verde, o que reforça a relevância do corredor para a estratégia de descarbonização da matriz energética do bloco.

O estudo de pré-viabilidade citado pelos portos aponta que o corredor Açu–Antuérpia reúne condições comerciais favoráveis, com possibilidade de operar navios movidos a e-combustíveis em patamar próximo à paridade de custos com combustíveis fósseis, a partir de incentivos previstos pela Organização Marítima Internacional (IMO). A análise também mapeia requisitos de infraestrutura – como terminais dedicados, protocolos de segurança e ajustes regulatórios – e indica viabilidade comercial para atender à demanda europeia com baixo risco de conformidade ambiental e regulatória.

Para o Brasil, a iniciativa reforça o papel do Porto do Açu e da costa fluminense na transição energética marítima, abrindo espaço para novos investimentos em projetos de hidrogênio e derivados, além de consolidar o país como exportador estratégico de energia de baixo carbono para a Europa. Se confirmada, a rota de e-combustíveis entre Açu e Antuérpia-Bruges tende a impactar não apenas a cadeia de hidrogênio e amônia verdes, mas também a oferta futura de combustíveis alternativos para o transporte marítimo, com reflexos sobre armadores, terminais e operadores logísticos que atuam em rotas transatlânticas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/06/2026

ESCASSEZ DE BUNKER PODE PARALISAR ATÉ 10% DA FROTA GLOBAL, ALERTA MERCURIA

Da Redação Navegação 08/06/2026 - 16:00



A cadeia global de transporte marítimo pode ver até 10% de sua frota parada nos próximos meses caso se confirmem os sinais de escassez de combustível marítimo (bunker), segundo alerta do chefe global de frete da Mercuria Energy Group, em entrevista recente à S&P Global Commodity Insights. O executivo afirma que a combinação entre redução de oferta de óleo combustível e priorização de derivados limpos pelas refinarias, em meio às tensões no Oriente Médio, está diminuindo a disponibilidade de bunker em hubs



estratégicos e elevando o risco de paralisações regionais.

Risco de desabastecimento em hubs de bunker

De acordo com a S&P Global Commodity Insights, a Mercuria projeta que, se os atuais bloqueios na oferta persistirem por mais um mês, a escassez de óleo combustível marítimo poderá levar à parada de até 10% do tráfego global de navios. Em entrevista, o chefe de frete da empresa, Larry Johnson, estimou que podem ocorrer “apagões” de bunker em rotas específicas já a partir de julho, com possibilidade de falta de produto em grandes hubs mundiais entre agosto e setembro.

O alerta se concentra especialmente nos combustíveis residuais usados pela frota de longo curso, segmento que vem sofrendo com a combinação entre menor oferta vinda do Oriente Médio e ajustes de refinarias para maximizar a produção de diesel e outros derivados limpos. Como o transporte marítimo não dispõe de reservas estratégicas de bunker semelhantes às de combustíveis para uso automotivo ou de aviação, a dependência de estoques comerciais torna o sistema mais vulnerável a rupturas de curto prazo.

Impactos potenciais em rotas e custos

Dados compilados pela S&P Global indicam que, em 2025, o setor marítimo consumiu cerca de 3,3 milhões de barris por dia de combustíveis residuais e 870 mil barris por dia de óleo diesel marítimo, o equivalente a quase 5% do consumo global de derivados de petróleo. Em um mercado com pouca folga de capacidade, a perspectiva de cortes na oferta de bunker já provocou fortes oscilações de preço: o índice Platts Bunkerworld para combustível com teor de enxofre de 0,5% chegou a dobrar em poucas semanas de conflito no Oriente Médio, atingindo a casa de 1.022 dólares por tonelada (1.022 US\$/t), antes de recuar para cerca de 830 dólares por tonelada (830 US\$/t), ainda cerca de 60% acima dos níveis anteriores.

A Mercuria avalia que, diante desse cenário, armadores e operadores estão mudando o foco da otimização de preço para a segurança de abastecimento, antecipando operações de bunkering, aumentando volumes por escala e reforçando contratos de longo prazo. Para navios de contêineres, graneis líquidos e sólidos, a combinação de custos mais altos e possível indisponibilidade de combustível tende a pressionar tarifas de frete e a reduzir a confiabilidade dos cronogramas globais, com reflexos diretos nas cadeias logísticas.

Repercussões para o Brasil e o sistema portuário

Embora os alertas da Mercuria tenham foco global, a possibilidade de escassez de bunker em hubs internacionais tem implicações diretas para portos brasileiros integrados a grandes rotas de longo curso, como Santos, Paranaguá e terminais do Arco Norte. Em cenário de oferta apertada, navios que atendem corredores de exportação de grãos, minério e cargas containerizadas podem ser obrigados a replanejar escalas, priorizando pontos de abastecimento com maior disponibilidade de combustível, o que afeta tempos de viagem, janelas de atracação e eficiência operacional.

Análises de empresas de logística e consultorias em comércio exterior indicam que a combinação de rotas mais longas, tensões geopolíticas e encarecimento do bunker já vinha pressionando custos logísticos desde 2024, exigindo ajustes em contratos de frete inclusive para cargas originadas no Brasil. Em um país fortemente dependente do transporte marítimo para escoar commodities agrícolas e minerais, bem como para a cabotagem e o abastecimento de regiões remotas, aumentos adicionais de custos de combustível tendem a ser repassados ao valor do frete e, em última instância, ao preço final dos produtos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/06/2026

BRASIL AMPLIA PROTAGONISMO NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE GRÃOS E FERTILIZANTES

Da Redação Navegação 08/06/2026 - 16:00



O Brasil vem ganhando protagonismo no transporte marítimo global de grãos e fertilizantes, beneficiado pela reorganização dos fluxos comerciais provocada pela guerra entre Rússia e Ucrânia, segundo análise recente da consultoria BRS Dry Bulk. A avaliação é de que as mudanças nas rotas e na competitividade dos exportadores tradicionais abriram espaço para maior participação brasileira tanto nas exportações agrícolas quanto na atração de cargas de fertilizantes.

Reconfiguração dos fluxos globais

De acordo com o relatório da BRS Dry Bulk, mais de quatro anos após o início do conflito no Leste Europeu, a Rússia continua a desempenhar papel central nos mercados de grãos agrícolas e de insumos, respondendo por cerca de 7% das exportações mundiais de grãos e 15% das vendas globais de fertilizantes. Apesar de sanções, maiores custos operacionais e riscos de segurança no Mar Negro, os embarques marítimos russos mantiveram-se resilientes, com crescimento próximo de 48% nas exportações de grãos nos primeiros meses de 2026 em relação ao ano anterior, após perdas ligadas a condições climáticas adversas.

O estudo aponta que restrições e pressões regulatórias impostas pela União Europeia reduziram a competitividade dos carregamentos russos em rotas de longa distância, estimulando a concentração de volumes no Mediterrâneo. Esse redesenho dos fluxos fortaleceu a demanda por navios dos tipos Supramax e Handymax em viagens de menor percurso, ao mesmo tempo em que abriu espaço para outros exportadores ocuparem rotas oceânicas mais longas.

Brasil se consolida nas exportações de grãos

Na avaliação da BRS Dry Bulk, a necessidade de compensar as dificuldades logísticas associadas ao Mar Negro favoreceu fornecedores alternativos, como Estados Unidos e os países da costa leste da América do Sul. Nesse cenário, o Brasil se destaca como um dos principais beneficiados, tendo exportado aproximadamente 155 milhões de toneladas (155 million tons) de grãos em 2025, o que reforça a posição do país nas cadeias globais de suprimento agrícola e na demanda por transporte dry bulk de longa distância.

A expansão desses embarques passa por corredores estratégicos como Santos e Paranaguá, no eixo Sudeste-Sul, e pelos portos do Arco Norte, que vêm ganhando relevância no escoamento de soja e milho em direção à Ásia e à Europa. Esse movimento contribui para sustentar a demanda por tonelage em rotas oceânicas de maior curso, ao mesmo tempo em que aumenta a pressão sobre a infraestrutura portuária, acessos terrestres e capacidade de armazenagem vinculados ao agronegócio.

Brasil lidera importações de fertilizantes russos

No segmento de fertilizantes, a BRS Dry Bulk estima que as exportações marítimas russas alcançaram cerca de 9 milhões de toneladas (9 million tons) nos quatro primeiros meses de 2026, mantendo nível semelhante ao observado em igual período do ano anterior. O Brasil aparece como principal destino desses embarques, absorvendo aproximadamente 33% do total, à frente de Índia, com 14%, e Estados Unidos, com 12%, o que confirma a dependência do país em relação a insumos importados para sustentar a produção agrícola.

Esses volumes chegam principalmente por portos especializados na movimentação de grãos sólidos e líquidos voltados ao agronegócio, como Santos, Paranaguá e terminais do Arco Norte, que funcionam como porta de entrada dos insumos que abastecem as principais regiões produtoras. A consultoria avalia que as exportações de fertilizantes da Rússia tendem a ser favorecidas pelas

recentes disrupções no Oriente Médio, que vêm alterando cadeias de suprimento e estimulando importadores a diversificar origens.

Implicações para a logística brasileira

Ainda de acordo com a BRS Dry Bulk, os fluxos comerciais em direção à costa leste da América do Sul se fortaleceram de forma significativa em 2026, impulsionados pela combinação entre crescimento das exportações de grãos e aumento da demanda por fertilizantes. Essa dinâmica contribui para sustentar os níveis de frete nos segmentos Handysize, Supramax e Ultramax, ao mesmo tempo em que exige maior capacidade operacional dos portos brasileiros, tanto em terminais focados no Arco Norte quanto nos complexos consolidados do Sudeste e do Sul.

A análise conclui que, mesmo com os riscos persistentes no Mar Negro, a Rússia deve seguir como fornecedor importante de grãos e fertilizantes, enquanto a América Latina, com o Brasil em posição de destaque, tende a consolidar seu papel como grande exportadora agrícola e destino estratégico para fertilizantes russos. Para o sistema portuário brasileiro, o cenário representa tanto uma oportunidade de ampliar movimentação de granéis quanto um desafio em termos de investimentos em infraestrutura, planejamento logístico e ganhos de eficiência nas operações de longo curso.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/06/2026

CANAL DO PANAMÁ ANUNCIA AJUSTE DE CALADO PARA NAVIOS NEOPANAMAX

Da Redação Notícias



O Canal do Panamá anunciou, por meio de um comunicado às empresas de navegação, que a partir de 1º de julho o calado máximo autorizado para embarcações que transitam pelas eclusas Neopanamax será de 49,5 pés (15,09 metros). O ajuste baseia-se nos níveis atuais e projetados do Lago Gatun para as próximas semanas e faz parte da estratégia operacional de gestão hídrica do Canal do Panamá.

O ajuste sazonal da vazão, que não afetará o número de trânsitos diários, complementa as medidas de economia de água implementadas desde dezembro de 2025.

Essas medidas foram inicialmente introduzidas em preparação para a estação seca de 2026 e em resposta à possibilidade de um evento El Niño se desenvolver durante o segundo semestre do ano e se estender até 2027, afetando potencialmente a disponibilidade de água.

Essa medida preventiva, geralmente implementada durante a estação seca, está sendo reinstaurada após aproximadamente dois anos consecutivos em que não foi necessária devido à disponibilidade suficiente de água nos lagos. Isso ocorreu devido às chuvas abundantes em 2025 e a uma estação seca excepcionalmente chuvosa em 2026, o que permitiu que o canal mantivesse níveis de armazenamento de água acima do normal em seus lagos.

A decisão também levou em consideração as lições aprendidas durante a escassez de água de 2023-2024 e foi baseada em uma análise dos dados históricos de medição do Canal do Panamá.

Especialistas do Canal do Panamá continuam monitorando de perto as condições climáticas e revisando as projeções semanalmente para avaliar com mais precisão o impacto potencial do El Niño e determinar as ações que podem precisar ser consideradas nos próximos meses.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/06/2026



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 093/2026
Página 68 de 68
Data: 08/06/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.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: 08/06/2026