

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 097/2026
Data: 11/06/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
NOVO PÁTIO PARA CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS NÃO AVANÇA; VALOR DO PROJETO PASSA DE R\$ 3 BILHÕES	4
ANTAQ FIRMA PARCERIA COM BANCO DO BRASIL PARA DIGITALIZAR CONCESSÕES E LEILÕES	5
BRASIL, PARAGUAI E BOLÍVIA AVANÇAM EM MODELO CONJUNTO PARA A HIDROVIA DO RIO PARAGUAI	5
TCU APONTA FALHAS ESTRUTURAIS E COBRA PLANEJAMENTO PARA SETOR HIDROVIÁRIO NO BRASIL	6
FUNDO DA MARINHA MERCANTE CONTRATA R\$ 14,4 BILHÕES PARA 849 OBRAS E IMPULSIONA INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
AMAZON CHEGA A R\$ 4,4 BI NO NORDESTE E AMPLIA LOGÍSTICA E ENTREGA RÁPIDA	8
RN CONTRATA BNDES PARA HUB PORTUÁRIO DE R\$ 10 BI COM ENERGIA EÓLICA OFFSHORE	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
ANTAQ DESTACA REGULAÇÃO RESPONSIVA E SEGURANÇA JURÍDICA EM ENCONTRO NACIONAL DO SETOR PORTUÁRIO	12
PAUTA DA 611ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA DIRETORIA COLEGIADA É DIVULGADA	13
ANTAQ E ANA DISCUTEM NAVEGABILIDADE E SEGURANÇA HÍDRICA NA REGIÃO NORTE	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
COM RECURSOS DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE, REGIÃO NORTE AMPLIA FROTA COM 70 NOVAS EMBARCAÇÕES NOS ÚLTIMOS TRÊS ANOS	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	16
MINISTRO DOS TRANSPORTES ASSINA AVISO DE EDITAL PARA A BR-230/PA E A TRANSAMAZÔNICA AVANÇA	16
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES VIABILIZA RECONSTRUÇÃO DE POSTO FISCAL NA BR-101, EM ALAGOAS	17
MINISTRO DOS TRANSPORTES VISTORIA OBRAS NO PARANÁ NESTA SEXTA-FEIRA (12)	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – A INFRAESTRUTURA COMEÇA NO DIREITO	18
OPINIÃO – ARTIGOS - O FUTURO DOS PORTOS DEPENDE DE MELHORES RODOVIAS	19
INFRAESTRUTURA - ACADEMIA QUER MODERNIZAR LEGISLAÇÕES PARA ATRAIR INVESTIMENTOS	21
INFRAESTRUTURA - EMPRESARIADO VÊ NOVA ACADEMIA COMO ALIADA DA SEGURANÇA JURÍDICA	22
INFRAESTRUTURA - VEJA OS MEMBROS FUNDADORES DA ABDINFRA QUE TOMARAM POSSE	24
INFRAESTRUTURA - TECON SANTOS 10: ANTAQ ESTÁ ANALISANDO NOTA DA CASA CIVIL, CONFIRMA DIRETOR	26
INFRAESTRUTURA - OPINIÃO - O DESAFIO DA UNIVERSALIZAÇÃO DO SANEAMENTO	27
TRANSPORTES - PORTOS - JUSTIÇA LIBERA APS PARA PROSSEGUIR COM LICITAÇÃO DE CONDOMÍNIO LOGÍSTICO	29
PORTO DE SANTOS - ECOPORTO GARANTE OPERAÇÕES ATÉ 2027 ENQUANTO STS 10 NÃO SAI	30
TRANSPORTES - PORTOS - SEGURANÇA JURÍDICA GANHA DESTAQUE EM ENCONTRO DO SETOR PORTUÁRIO	30
TRANSPORTES - PORTOS - O PORTO QUE MOVIMENTA CARGAS TAMBÉM PODE MOVIMENTAR OPORTUNIDADES	32
TRANSPORTES – NAVEGAÇÃO – OPINIÃO - A CONVENÇÃO DE PEQUIM E A VENDA JUDICIAL DE NAVIOS	33
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS ANUNCIA COMPRA DE 50% DO BLOCO ITAIMBEZINHO	35
PETRÓLEO E GÁS - ANP PROMETE PAGAR SUBVENÇÃO DO DIESEL	36
COMÉRCIO EXTERIOR - LULA DIZ QUE NÃO ACEITARÁ NOVA TAXAÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS	37
COMÉRCIO EXTERIOR - ALVO DE TRUMP, PIX SERÁ MARCA DE ALTO RENOME	38
COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL ABRE 13 NOVOS MERCADOS PARA PRODUTOS AGROPECUÁRIOS	38
COMÉRCIO EXTERIOR - PAÍS TEM TEMPO PARA EVITAR VETO DA EU	39
POLÍTICA - COMISSÃO APROVA REDUÇÃO DA MAIORIDADE PENAL	40
NACIONAL - HUB – CURTAS - MSC ALCANÇA 20% DA CAPACIDADE GLOBAL E AMPLIA LIDERANÇA INÉDITA	41
Liderança isolada	41
Histórico	41
Ritmo acelerado	41
Recordes na Rumo	42
Operação Norte	42
Dia dos Namorados	42
Rosas vermelhas	42
POLÍTICA - TCU APROVA COM RESSALVAS CONTAS DO GOVERNO LULA DE 2025	42
POLÍTICA - CELULAR ROUBADO TERÁ DE SER DEVOLVIDO	43
POLÍTICA - PT PEDE INVESTIGAÇÃO SOBRE ORÇAMENTO DE FILME DE BOLSONARO	44



POLÍTICA - COMISSÃO DA CÂMARA QUER OUVIR GOVERNO.....	45
POLÍTICA - LULA AMPLIA VANTAGEM SOBRE FLÁVIO BOLSONARO EM PESQUISA.....	45
POLÍTICA - MICHELLE PROMETE APOIO NA HORA CERTA.....	47
FINANÇAS - IBOVESPA RECUA 0,70% APÓS NOVAS AMEAÇAS DE TRUMP AO IRÃ.....	47
FINANÇAS - DÓLAR FECHA EM LEVE QUEDA DE 0,09%.....	48
JUSTIÇA - SUPREMO SUSPENDE JULGAMENTO DE RECURSOS DE BIG TECHS	49
JUSTIÇA - FACHIN CRITICA AÇÕES CONTRA JUDICIÁRIO	50
INTERNACIONAL - EUA FAZEM NOVOS ATAQUES AO IRÃ; ORMUZ É TOTALMENTE FECHADO	50
INTERNACIONAL - TRUMP ASSINA PROJETO ANTI-IMIGRAÇÃO	51

JORNAL O GLOBO – RJ..... 52

FIM DA ESCALA 6 X 1: HUGO MOTTA ESCOLHE LEO PRATES PARA RELATAR PL DO GOVERNO SOBRE JORNADA DE TRABALHO.....	52
FIM DA ESCALA 6 X 1: HUGO MOTTA ESCOLHE LEO PRATES PARA RELATAR PL DO GOVERNO SOBRE JORNADA DE TRABALHO.....	53
‘PAUTA-BOMBA’: PLANALTO ESPERA QUE MOTTA CONTENHA AVANÇO NA CÂMARA DE DÍVIDAS RURAIS, MAS HISTÓRICO PREOCUPA GOVERNO.....	53
DISTRIBUIDORAS APOIAM AGU EM AÇÃO NO STF CONTRA BENEFÍCIO FISCAL AO REFINO NA ZONA FRANCA DE MANAUS ...	55
BRASKEM DISPARA APÓS FUNDO LIGADO À IG4 INICIAR PROCESSO PARA AQUISIÇÃO TOTAL DA COMPANHIA	55
LEILÃO DE BATERIAS JÁ ATRAI NOVAS FÁBRICAS PARA O BRASIL.....	56
‘BOMBAS’ FISCAIS EM SÉRIE: COMO O GOVERNO FOI NOVAMENTE SURPREENDIDO POR ALCOLUMBRE E PRETENDE REAGIR ..	58

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 61

FUNDADOR DA REAG É SUSPEITO DE LAVAGEM DE DINHEIRO NO INQUÉRITO DE RESPIRADORES DE RUI COSTA	61
VENDA DA CSN CIMENTOS DEVE SUPERAR R\$ 12 BI, COM CHINESAS MAIS AGRESSIVAS.....	63
AGRO QUER ACELERAR VOTAÇÃO DAS DÍVIDAS RURAIS ANTES DO PLANO SAFRA, MAS ESBARRA EM PAUTA TRANCADA	64
DÍVIDAS RURAIS: ENTENDA, PONTO A PONTO, O PROJETO DE RENEGOCIAÇÃO APROVADO NO SENADO.....	66
PROPOSTA DE ‘BR DO MAR’ AMEAÇA UM DOS ÚLTIMOS SANTUÁRIOS ECOLÓGICOS DO LITORAL BRASILEIRO.....	69
MINÉRIO DE FERRO VAI SUBIR OU CAIR? XP VÊ PREÇO TRAVADO COM DEMANDA MAIS FRACA	74

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 75

PORTOS INTELIGENTES: DIGITALIZAÇÃO REDEFINE EFICIÊNCIA, PRODUTIVIDADE E SUSTENTABILIDADE PORTUÁRIA	75
TRUMP AMEAÇA TOMAR CONTROLE DE INFRAESTRUTURA DE PETRÓLEO E GÁS DO IRÃ	79
KEIKO FUJIMORI VOLTA A LIDERAR A CORRIDA PRESIDENCIAL NO PERU APÓS 3 DIAS ATRÁS DE ROBERTO SÁNCHEZ.....	81
GOVERNO AMPLIA BENEFÍCIO FISCAL PARA PROJETOS DE INFRAESTRUTURA EM PORTOS E AERÓDROMOS PÚBLICOS.....	81

FOLHA DE SÃO PAULO - SP..... 82

TRUMP DIZ QUE QUER TOMAR ILHA POR ONDE IRÃ EXPORTA 90% DE SEU PETRÓLEO	82
ANTT NEGOCIA R\$ 2 BI EM MULTAS DE CONCESSÕES DE RODOVIAS E TROCA PUNIÇÕES POR ACORDOS DE OBRAS	83

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 85

PORTO DE IMBITUBA INAUGURA NOVA LINHA MARÍTIMA QUINZENAL ENTRE BRASIL E RÚSSIA.....	85
AGENTES DISCUTEM ALINHAMENTO DE REGRAS DE LICENCIAMENTO PARA GARANTIR SEGURANÇA JURÍDICA DE PROJETOS PORTUÁRIOS	86
INFRA S.A. APRESENTA PROJETOS FERROVIÁRIOS COM POTENCIAL DE R\$ 92 MILHÕES EM INVESTIMENTOS.....	96
EFEITOS EXTREMOS DO CLIMA EXIGEM PLANEJAMENTO E MEDIDAS EFETIVAS PARA AUMENTAR PREVISIBILIDADE E EVITAR DANOS	96
CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO REQUER INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E AUMENTO DA CAPACIDADE PORTUÁRIA.....	103
HIDROGÊNIO E AMÔNIA VERDES AGUARDAM IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS A NÍVEL NACIONAL E INTERNACIONAL.....	107
MODERNIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO NÁUTICA É ESSENCIAL PARA ACOMPANHAR O AUMENTO DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA.....	113
PRODUTOS E SERVIÇOS 753.....	117
EDITORIAL 753.....	120
ARTIGO - NORMAM-401: MUITO ALÉM DA CONFORMIDADE AMBIENTAL. A NOVA AGENDA AMBIENTAL PARA EMBARCAÇÕES, PLATAFORMAS, PORTOS E O FUTURO DO DESCOMISSIONAMENTO NO BRASIL	120
OCEANPACT E PETROBRAS FIRMAM CONTRATO PARA DESCOMISSIONAMENTO NO CAMPO DE MARLIM.....	124
DNV ALERTA PARA NECESSIDADE DE CLAREZA REGULATÓRIA NA DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA.....	124
ESTALEIROS SUL-COREANOS CONQUISTAM 44% DAS ENCOMENDAS GLOBAIS DE NAVIOS EM MAIO, APONTA CLARKSONS ...	125
ENCOMENDAS GLOBAIS DE NAVIOS CAEM EM MAIO, MAS CARTEIRA SEGUE EM ALTA COM LIDERANÇA DA CHINA	126
JÁ SOMAM 40 AS ENCOMENDAS DE MOTORES A AMÔNIA NO MUNDO.....	126
EFEITO COPA: MERCOSUL LINE REGISTRA AUMENTO DE 25% NA DEMANDA PELO TRANSPORTE DE TVs.....	127
FLEXIBILIDADE DE COMBUSTÍVEIS É APOSTA DA WÄRTSILÄ PARA TRANSIÇÃO, DIZ BARBOSA	128

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 129

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	129
--	-----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NOVO PÁTIO PARA CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS NÃO AVANÇA; VALOR DO PROJETO PASSA DE R\$ 3 BILHÕES

Licitada em 2024, área prevista para 1.020 vagas ainda não iniciou obras e aguarda avanço do licenciamento ambiental

Por ATribuna.com.br 11 de junho de 2026



Terreno, de 412,5 mil metros quadrados na Ilha do Tatu faz parte da poligonal (traçado) do Porto de Santos (Alexsander Ferraz/AT)

Cercada de polêmicas ambientais e urbanísticas, a instalação de um condomínio logístico, com pátio regulador de caminhões, na Ilha do Tatu, em Cubatão, na Baixada Santista, também está envolta em mistério. O projeto segue parado, após quase um ano e meio da assinatura do contrato, e as partes envolvidas pouco ou nada falam sobre o assunto.

O terreno, de 412,5 mil metros quadrados (m²), situado dentro da poligonal do Porto de Santos, foi licitado em julho de 2024 e o compromisso de cessão de uso oneroso de área não afeta à operação portuária foi firmado em janeiro do ano passado.

Para se ter uma ideia, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) informou à Reportagem que nada consta no órgão sobre solicitação a respeito de licenciamento ambiental prévio, necessário para a iniciativa. A situação é a mesma de março deste ano, quando A Tribuna trouxe à tona o assunto, e se arrasta desde antes disso.

Em outubro de 2024, a Condilog Operações SPE Ltda, empresa vencedora da licitação, fez uma consulta solicitando orientações sobre qual estudo ambiental seria necessário para abertura do processo de licenciamento “que deverá se dar através de apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-Rima)”. E ficou nisso.

Procurada, a Condilog - novamente - não atendeu aos contatos que foram realizados. A vigência do contrato é de 35 anos - de 13 de janeiro de 2025 a 13 de janeiro de 2060. Pelo termo, uma das obrigações da arrendatária é entregar o pátio de caminhões com 1.020 vagas em três anos, contados a partir da assinatura do contrato, ou seja, até 13 de janeiro de 2028. O valor global do projeto ultrapassa R\$ 3 bilhões.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) respondeu apenas que “a empresa vencedora do certame está em fase de obtenção da licença ambiental do empreendimento” e que “não há previsão para o início efetivo das obras, já que o projeto ainda está em fase de licenciamento ambiental”. Além disso, a empresa pública federal recomendou que outras perguntas a respeito do assunto deveriam ser endereçadas à Condilog.

Polêmicas

Área verde localizada ao lado da interligação das rodovias Anchieta e Imigrantes, a Ilha do Tatu motivou a abertura de dois inquéritos civis. Um foi pelo Ministério Público Estadual (MPE), por meio do Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente na Baixada Santista (Gaema-BS), e outro

pela 2ª Promotoria de Justiça de Cubatão, para “averiguação de eventuais danos à ordem urbanística e ao meio ambiente”.

No ano passado, o prefeito de Cubatão, César Nascimento (PSD), chegou a oferecer para a APS, em troca do espaço em questão, uma área de 1 milhão de m², com capacidade para mil vagas, no Sítio dos Areais, no Polo Industrial, às margens da Rodovia Cônego Domênico Rangoni. Isso porque a Prefeitura era contra o projeto na Ilha do Tatu. As conversas, porém, não evoluíram.

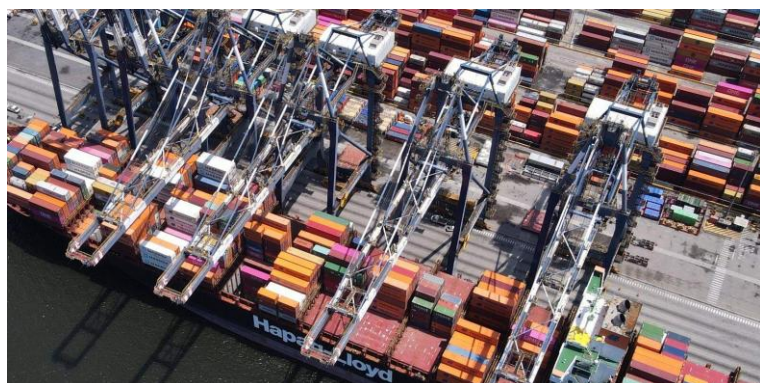
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/06/2026

ANTAQ FIRMA PARCERIA COM BANCO DO BRASIL PARA DIGITALIZAR CONCESSÕES E LEILÕES

Acordo busca ampliar eficiência, transparência e inovação em processos de concessões e parcerias público-privadas

Por A Tribuna.com.br 11 de junho de 2026



Objetivo é ampliar transformação digital nos processos de concessões (Alexsander Ferraz/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) assinou um acordo de cooperação com o Banco do Brasil. A parceria, ratificada na última terça-feira, tem como objetivo fortalecer a transformação digital aplicada aos processos de concessões e parcerias público-privadas, promovendo mais

eficiência, transparência e inovação nos mecanismos relacionados à realização de certames públicos.

“É uma iniciativa importante e inovadora, que comunica muito bem com a agenda de desburocratização da agência. Primeiro pela credibilidade que o Banco do Brasil oferece, segundo pelo fato de que essa parceria significa olhar ainda mais para o setor de portos - área recordista na quantidade de leilões no País”, disse o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias.

O acordo foi selado na Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República, em Brasília. Estiveram presentes, além de Dias, o diretor Wilson Lima Filho, a diretora substituta Cristina Castro e o secretário especial de Licitações e Concessões da Antaq, Ygor di Paula.

Participaram ainda o secretário especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil, Marcus Cavalcanti, e a gerente-geral do Banco do Brasil, Michele Alencar.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/06/2026

BRASIL, PARAGUAI E BOLÍVIA AVANÇAM EM MODELO CONJUNTO PARA A HIDROVIA DO RIO PARAGUAI

Países discutem governança compartilhada e futura concessão para ampliar a integração logística e a eficiência do transporte fluvial

Por A Tribuna.com.br 11 de junho de 2026

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) divulgou que Brasil, Paraguai e Bolívia estão avançando na construção de um modelo compartilhado de gestão da Hidrovia do Rio Paraguai, corredor estratégico para o transporte fluvial na América do Sul e para a integração logística regional. No mês

passado, representantes dos três países discutiram, em videoconferência, um acordo internacional voltado à governança compartilhada e à futura concessão da hidrovia.



Expectativa é que uma nova rodada de negociações sobre a hidrovia ocorra na segunda quinzena deste mês (Confederação Nacional do Transporte/Divulgação)

A iniciativa quer reforçar a integração regional e dar mais eficiência ao transporte hidroviário, fortalecendo o comércio entre os países e promovendo o desenvolvimento das populações que dependem do rio, diz o MPor.

O governo paraguaio apresentou uma proposta de atualização do modelo de gestão, com foco na modernização da concessão e no fortalecimento da coordenação entre os países ao longo da via fluvial.

Segundo o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, a proposta prevê maior cooperação entre os países. “A proposta busca ampliar a coordenação entre os países e garantir mais eficiência na navegação e no transporte de cargas ao longo da hidrovia, com previsibilidade regulatória e segurança jurídica durante toda a concessão”, afirmou.

A proposta contempla a prestação de serviços essenciais à navegação, como balizamento e sinalização náutica, monitoramento hidrológico e comunicação operacional, além da manutenção das condições de navegabilidade. Também prevê o uso de tecnologias para monitoramento do tráfego de embarcações e acompanhamento ambiental, com foco em maior eficiência e segurança operacional.

O modelo em discussão prevê a criação de um mecanismo trilateral de acompanhamento da concessão, com regras comuns de coordenação operacional, fiscalização e gestão do corredor hidroviário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 11/06/2026

TCU APONTA FALHAS ESTRUTURAIS E COBRA PLANEJAMENTO PARA SETOR HIDROVIÁRIO NO BRASIL

Tribunal vê baixa execução de investimentos, governança fragmentada e ausência de estratégia para aproveitar potencial das hidrovias no País

Do Estadão Conteúdo 11 de junho de 2026



Ministro do TCU, Bruno Dantas cita a “crônica” subutilização das hidrovias por “lacunas de planejamento” (Divulgação/MPOR)

O Tribunal de Contas da União (TCU) concluiu nesta quarta-feira (10) que a política pública federal para o setor hidroviário sofre de “imaturidade institucional”, baixa execução de investimentos e ausência de planejamento estruturado, apesar do elevado potencial logístico do País.

“Foi constatada imaturidade institucional marcada pela ausência de diretrizes estratégicas de longo prazo, fragmentação decisória e utilização de indicadores de desempenho restritos a dimensões físicas, o que inviabiliza dimensão real dos benefícios gerados para a sociedade”, afirma a Corte por meio do acórdão (decisão colegiada).



Segundo o relator, ministro Bruno Dantas, a “crônica” subutilização das hidrovias, por exemplo, não decorre de falta de potencial físico ou econômico, mas de fragilidades institucionais, lacunas de planejamento, deficiência de dados e governança fragmentada.

A auditoria do TCU apontou que a política hidroviária não está formalizada em instrumento normativo próprio, não conta com modelo lógico estruturado nem com indicadores voltados a resultados socioeconômicos.

Ele destacou que há descompasso entre planejamento e execução, com baixo índice de obras efetivamente entregues na última década e gargalos de integração com rodovias e ferrovias, como no distrito de Miritituba (PA).

Transporte de passageiros

O TCU identificou ainda a marginalização do transporte de passageiros, especialmente na Bacia Amazônica, onde o modal é essencial para acesso a serviços públicos.

Terminais classificados como Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) apresentam precariedades estruturais, sem padrão mínimo de qualidade e segurança.

“O planejamento estratégico federal negligenciou historicamente as populações ribeirinhas, focado quase exclusivamente no escoamento de grandes cargas de exportação. A precariedade viola preceitos básicos da dignidade humana, situação agravada pelo poder público”.

Judicialização

Na área socioambiental, o relator observou que variáveis ambientais são incorporadas tardiamente aos projetos, gerando judicializações e atrasos. Também apontou insegurança jurídica decorrente da ausência de regulamentação clara sobre a consulta prévia prevista na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Recomendações

O TCU recomendou ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) a institucionalização formal da política hidroviária, com definição de metas e indicadores, além da criação de instância permanente de coordenação interinstitucional.

Ainda sugeriu a integração explícita do transporte de passageiros na política setorial, com metodologia técnica para priorização de investimentos.

Na frente ambiental, o Tribunal orientou o governo a propor regulamentação da Convenção 169 no que se refere a projetos hidroviários e a aprimorar os diagnósticos socioambientais nos instrumentos de planejamento logístico.

Procurado, o MPor não respondeu até a publicação desta matéria.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/06/2026

FUNDO DA MARINHA MERCANTE CONTRATA R\$ 14,4 BILHÕES PARA 849 OBRAS E IMPULSIONA INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL

Investimentos alcançam todo o País e reforçam construção de embarcações, infraestrutura aquaviária e geração de empregos

Da ATribuna.com.br 11 de junho de 2026

Entre 2023 e 2026, foram contratados R\$ 14,43 bilhões para a execução de 849 obras com investimentos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) no Brasil. Os valores contratados alcançam diferentes regiões brasileiras.



Entre os projetos em execução, está o Juruá Estaleiro e Navegação, que fica em Iranduba, no Amazonas (Vosmar Rosa/MPor/Divulgação)

O Amazonas lidera em número de empreendimentos apoiados, com 233 obras contratadas e investimentos de R\$ 1,68 bilhão. Em seguida aparecem o Pará, com 173 obras e R\$ 1,62 bilhão em recursos, e o Rio de Janeiro, com 135 obras e R\$ 1,63 bilhão contratados.

Em volume de investimentos, Santa Catarina se destaca com R\$ 5,73 bilhões aplicados em 91 obras. Bahia, São Paulo, Pernambuco e Rio Grande do Sul também integram o conjunto de estados beneficiados pelos recursos do Fundo.

A distribuição dos investimentos reafirma o papel estratégico da indústria naval para o desenvolvimento regional, especialmente em áreas onde a navegação desempenha função essencial para a movimentação de cargas, o abastecimento e a integração territorial.

Entre os projetos em execução, destaca-se a atuação do Juruá Estaleiro e Navegação, localizado em Iranduba (AM), na Região Metropolitana de Manaus. Com mais de três décadas de atuação, a empresa desenvolve embarcações e estruturas voltadas à navegação interior, incluindo balsas, empurradores, rebocadores e sistemas de transbordo de cargas.

Atualmente, o estaleiro executa a construção de 108 balsas mineraleiras para a LHG Mining, empreendimento de R\$ 767,2 milhões com potencial para gerar 5.616 empregos diretos. Também está em andamento a construção de três empurradores fluviais, projeto de R\$ 327,6 milhões que deverá criar outros 2.037 postos de trabalho diretos.

Nos primeiros meses de 2026, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou R\$ 11,65 bilhões para novos projetos voltados à construção e modernização de embarcações, estruturas de transbordo, fortalecimento da navegação interior e infraestrutura aquaviária.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 11/06/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

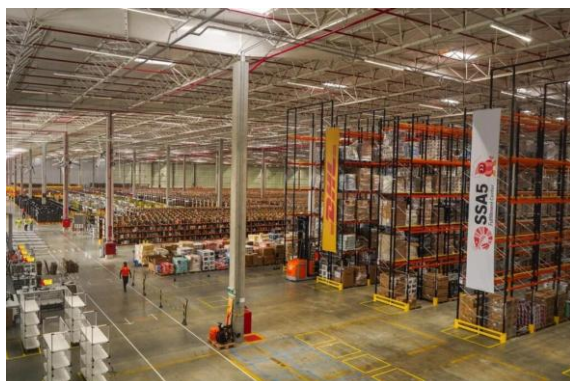
AMAZON CHEGA A R\$ 4,4 BI NO NORDESTE E AMPLIA LOGÍSTICA E ENTREGA RÁPIDA

Em 2026, Amazon inaugurou centro de distribuição em Salvador e lançou serviço de compras em 15 minutos em Recife e Fortaleza

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

A Amazon completou 15 anos de operações no Brasil e divulgou que neste período investiu R\$ 4,4 bilhões no Nordeste. A gigante do e-commerce também inaugurou no final de maio um novo Centro de Distribuição em Salvador e anunciou novos serviços para Recife e Fortaleza.

Desde que iniciou suas operações no Brasil, a Amazon Web Services (AWS) investiu mais de R\$ 75 bilhões em logística, entretenimento, desenvolvimento local de tecnologia, serviços de nuvem, geração e qualificação profissional. Desse investimento, mais de R\$ 65 bilhões contribuíram para o PIB nacional, segundo a consultoria Keystone.



Novo centro logístico em Salvador foi inaugurado no final de maio e também vai acelerar entregas em Sergipe. Foto: Amadeus Borges

Segundo divulgou a empresa, deste total, mais de R\$ 19 bilhões foram investidos em infraestrutura, tecnologia e pessoas em todas as regiões. O montante supera em quase cinco vezes a média anual de investimentos registrada em 2011, o que para a empresa indica o movimento de aceleração da atuação e o desenvolvimento da expansão nacional da marca.

No Nordeste, ao longo de 15 anos, a Amazon investiu R\$ 4,4 bilhões, sendo que R\$ 1,16 bilhões foram investidos somente em 2025. A região já conta com quase 60 centros logísticos, de um total de 300 operados com a tecnologia Amazon no Brasil.

Amazon inaugura centro logístico e acelera entregas em BA e SE

Em 2025, a empresa inaugurou 100 novos centros logísticos no país e este ano o ritmo se intensificou, com uma média de três novos inaugurados por semana. Entre os investimentos recentes anunciados, foi inaugurado no dia 25 de maio um novo Centro de Distribuição em Salvador, localizado no bairro do Pirajá, que vai atender a Bahia e Sergipe.

A unidade conta com área de 30 mil m² e tem capacidade de processamento de 100 mil pacotes por dia. Considerado o segundo maior do país, ele terá a capacidade de entregar a maioria das compras realizadas nos dois estados no mesmo dia.

O novo Centro de Distribuição da Amazon em Salvador funciona 24 horas, é operado pela DHL Supply Chain e reúne etapas como recebimento, armazenagem, separação e expedição de produtos, com esteiras automatizadas, racks especiais, sorteadoras e sistemas de leitura e dimensionamento de itens.

A presidente da Amazon Brasil, Juliana Sztrajtmán, destacou que os investimentos realizados no país ao longo dos últimos 15 anos é reflexo do compromisso a longo prazo com o Brasil e resultado da recepção dos consumidores. “O que mais me anima é que, nesse período, a cada ano geramos mais empregos, impulsionamos o empreendedorismo e promovemos inovação em todos os estados brasileiros, ao mesmo tempo em que elevamos a experiência de entregas de milhões de consumidores, oferecendo a opção de entrega mais rápida entre os e-commerces do Brasil. Cada investimento é pensado para fortalecer a economia e transformar a vida das comunidades brasileiras, onde quer que estejam”, disse.



Recife e Fortaleza contam desde março com o serviço Amazon Now, que entrega em 15 minutos produtos de mercearia, itens de higiene pessoal e limpeza. Foto: Divulgação

Entregas em 15 minutos em Recife e Fortaleza

Desde março está em operação nas duas capitais o serviço Amazon Now, que entrega em 15 minutos produtos de mercearia, itens de higiene pessoal e limpeza da casa.

O serviço foi lançado de forma simultânea também nas cidades de São Paulo, Campinas, Rio de Janeiro, Curitiba, Porto Alegre e Belo Horizonte. Os produtos aparecem no site com o selo indicando a entrega expressa e é permitido realizar o pagamento via Pix ou cartão de crédito.

A empresa informou que o serviço será expandido gradualmente para outras cidades e aumentará sua seleção de produtos com base nas preferências dos consumidores.

O diretor-geral da Amazon Web Services no Brasil, Cleber Moraes, destacou que o mercado nacional de inovação e tecnologia tem grande potencial, o que motivou investimentos e lançamento de mais produtos e serviços no país.

“Nesse período, a AWS deixou de ser apenas a provedora pioneira de infraestrutura de nuvem para se tornar a mais completa parceira estratégica na transformação digital no Brasil. Nosso papel é continuar ampliando esse acesso — com nuvem, com IA e com constante investimento em capacitação profissional”, completou.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 11/06/2026

RN CONTRATA BNDES PARA HUB PORTUÁRIO DE R\$ 10 BI COM ENERGIA EÓLICA OFFSHORE

Projeto estruturado pelo BNDES prevê três fases de implantação e busca atrair indústrias ligadas à energia eólica renovável, hidrogênio verde e mineração

Por Mariana Araújo



Projeto para novo porto-indústria no Rio Grande do Norte ocupa área de 13,3 mil hectares com foco em abrigar indústrias da geração de energia eólica offshore – Foto: Simulação/Governo do RN

O governo do Rio Grande do Norte deu início à estruturação do projeto que pretende criar, do zero, um porto voltado à expansão da indústria de energia eólica e de outros segmentos da economia verde. Nesta semana, a governadora Fátima Bezerra (PT) assinou a ordem de serviço que autoriza o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) a elaborar o modelo de implantação e gestão do Porto Indústria-Verde, previsto para ser construído em Caiçara do Norte, no litoral potiguar.

Com investimentos estimados em R\$ 10 bilhões, o empreendimento foi concebido para atender inicialmente à cadeia da energia eólica offshore e deverá funcionar como um complexo portuário-industrial capaz de atrair fabricantes de equipamentos, projetos de hidrogênio verde, mineração e outras atividades ligadas à transição energética.

A assinatura do contrato marca o início dos estudos que irão definir o modelo de governança do empreendimento, incluindo a possibilidade de concessão à iniciativa privada ou parceria público-privada (PPP). A expectativa é que a modelagem seja concluída até o início de 2027, permitindo o lançamento do processo para escolha dos investidores responsáveis pela implantação do complexo.

O projeto nasceu da necessidade de criar uma infraestrutura adequada para atender o avanço da energia eólica no estado. Há um ano, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) concedeu, a primeira licença prévia para o Sítio de Testes de Aerogeradores Offshore, no litoral do município de Areia Branca, com capacidade instalada de até 24,5 megawatts (MW).

Um porto pensado para a nova economia energética

A iniciativa surge em um momento estratégico para o estado. Atualmente, o Rio Grande do Norte responde por cerca de 32% da geração de energia eólica do Brasil, segundo dados do governo estadual, e lidera as perspectivas de desenvolvimento da eólica offshore no país. Apesar desse protagonismo, o estado enfrenta desafios relacionados ao escoamento da energia produzida e à necessidade de ampliar sua base industrial para absorver parte dessa produção energética.

Segundo a coordenadora de Desenvolvimento Energético do Rio Grande do Norte, Emilia Casanova, a concepção do porto nasceu justamente da necessidade de criar uma infraestrutura adequada para a nova geração de empreendimentos offshore.

“O Porto Indústria-Verde começou a ser pensado a partir do potencial da eólica offshore e da necessidade de uma infraestrutura logística que desse apoio a essa atividade. As peças utilizadas nas usinas offshore são muito maiores do que as utilizadas em terra, exigindo uma estrutura específica para fabricação, movimentação e embarque”, explicou.

Estrutura modular prevê investimentos de R\$ 6,8 bilhões

O projeto será implantado de forma modular. A primeira fase prevê investimentos de R\$ 3,1 bilhões em infraestrutura básica, incluindo dragagem, construção do canal de acesso, cais e áreas operacionais.

A segunda etapa, estimada em R\$ 2,1 bilhões, contempla estruturas voltadas à produção de hidrogênio verde e amônia. Já a terceira fase, com aporte previsto de R\$ 1,6 bilhão, será dedicada à diversificação das operações, incluindo terminais especializados para veículos e produtos químicos.

Somadas, as três etapas representam investimentos de R\$ 6,8 bilhões e foram desenhadas para permitir uma expansão gradual do empreendimento de acordo com a demanda do mercado.

Com a criação da estrutura de acesso ao porto e outras atividades relacionadas, os investimentos para viabilizar o empreendimento chegam a R\$ 10 bilhões.

Caiçara do Norte foi escolhida por localização estratégica

A escolha de Caiçara do Norte, cidade com cerca de 6,5 mil habitantes, foi resultado de estudos conduzidos pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), que analisaram fatores como potencial eólico, condições ambientais e localização estratégica em relação aos futuros parques marítimos.

“Considerando o potencial eólico e o mapa de licenciamento ambiental dos parques offshore em análise pelo Ibama, foi identificado que Caiçara do Norte seria o melhor local para essa infraestrutura”, afirmou Emilia Casanova.

A área destinada ao empreendimento abrange cerca de 13,3 mil hectares e alcança também parte do município de Galinhos. A ampla retroárea disponível é considerada um dos diferenciais do projeto, permitindo futuras expansões sem as limitações observadas em portos urbanos mais antigos.

O modelo adotado prevê a integração entre atividades industriais e operações portuárias. A lógica é permitir que equipamentos sejam fabricados dentro do complexo e transportados diretamente para os locais de instalação no mar, reduzindo custos logísticos e aumentando a competitividade.

“Esse modelo de porto-indústria é muito comum no Mar do Norte. Você tem as indústrias instaladas dentro da área portuária e consegue fazer toda a movimentação dos equipamentos sem grandes deslocamentos”, destacou a coordenadora.

A inspiração vem de experiências bem-sucedidas em países como Dinamarca e Espanha, especialmente em regiões que se consolidaram como polos globais da indústria eólica offshore.

BNDES definirá formato de gestão do porto

O BNDES será responsável por estruturar o modelo de governança e de negócios do empreendimento. A instituição iniciará imediatamente os estudos para definir qual formato será mais adequado: concessão, parceria público-privada (PPP) ou outro modelo que venha a surgir das análises técnicas.

Segundo o superintendente de Soluções de Infraestrutura do banco, Ian Ramalho Guerriero, o objetivo é construir um projeto capaz de se tornar um novo vetor de desenvolvimento para o Nordeste. “Estamos falando de um porto totalmente novo, pensado desde o início para funcionar como um porto-indústria. Além da função logística, ele terá capacidade de estimular a instalação de atividades industriais e criar um ambiente favorável para novos investimentos”, afirmou.

Guerriero compara a iniciativa aos principais complexos industriais-portuários do país. “Hoje temos exemplos importantes como Suape (PE), Pecém (CE) e Açu (RJ). O Porto Indústria-Verde tem potencial para se juntar a esse grupo de empreendimentos transformadores”, disse.

Os estudos terão duração inicial de oito meses. Nos primeiros quatro meses serão avaliadas alternativas de governança e implantação. Em seguida, será desenvolvido o modelo escolhido, incluindo contratos, regulamentação e estrutura operacional.

A previsão é que, no primeiro semestre de 2027, a proposta consolidada seja submetida à consulta pública antes do lançamento do processo de seleção dos investidores.

Embora a eólica offshore seja a principal motivação do projeto neste momento, o governo do estado e o BNDES enxergam potencial para atrair uma série de outros empreendimentos. Entre os segmentos identificados estão hidrogênio verde, amônia verde, mineração, indústria automotiva, combustíveis sustentáveis e fabricação de equipamentos para energia renovável.

“O setor de eólica offshore provavelmente será o pioneiro, mas o porto foi pensado para receber diversas atividades econômicas ao longo do tempo”, observou Guerriero. A expectativa é que a disponibilidade de energia renovável em larga escala funcione como um diferencial competitivo para a instalação dessas empresas.

Transformar energia eólica em desenvolvimento econômico

A discussão sobre o Porto Indústria-Verde ocorre em um contexto de crescimento acelerado da geração renovável no Nordeste e de desafios para o aproveitamento local dessa energia. Questionado sobre o momento da implantação do projeto, Guerriero defendeu que a infraestrutura é justamente o passo necessário para converter a liderança energética em desenvolvimento econômico.

“Quando uma região dispõe de energia abundante, ela cria oportunidades para atrair investimentos industriais. Mas a indústria também precisa de logística, infraestrutura e ambiente regulatório adequado. É justamente essa combinação que estamos buscando construir”, afirmou.

Para o executivo do BNDES, a ampliação da infraestrutura logística pode ajudar a criar um novo ciclo de industrialização baseado na energia limpa produzida na região.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 11/06/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

ANTAQ DESTACA REGULAÇÃO RESPONSIVA E SEGURANÇA JURÍDICA EM ENCONTRO NACIONAL DO SETOR PORTUÁRIO

Diretor-geral Frederico Dias apresentou iniciativas da Agência voltadas ao desenvolvimento da infraestrutura, à atração de investimentos e à resolução consensual de conflitos

Brasília, 10/06/2026 – O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Frederico Dias, participou, nesta quarta-feira (10), do painel “Regulação Responsiva e a Liberdade de Preços nos Serviços do Setor Portuário”, realizado durante o XI Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (ENAPORT), em Brasília.



Fotos: Carlos Aguiar

Durante sua apresentação, Frederico destacou a atuação da ANTAQ na promoção do desenvolvimento do transporte aquaviário, com foco na segurança jurídica, na atração de investimentos e no aperfeiçoamento do ambiente regulatório. “Nosso objetivo é fazer com que o setor funcione bem para que, ao final, a população receba serviços cada vez melhores”, afirmou.

Ao abordar o tema central do painel, o dirigente ressaltou os resultados da fiscalização responsiva, modelo adotado pela Agência que direciona a atuação regulatória de acordo com o grau de conformidade e os riscos apresentados pelos agentes regulados. “A lógica é acompanhar mais de perto quem demanda uma atuação mais intensa da Agência e adotar uma abordagem menos interventiva com aqueles que já apresentam elevado grau de conformidade”, explicou.

O diretor-geral também apresentou resultados da atuação da ANTAQ na resolução consensual de conflitos relacionados à sobre-estadia de contêineres. Nos últimos seis meses, foram celebrados 237 acordos entre as partes envolvidas, resultando no cancelamento de aproximadamente R\$ 25 milhões em cobranças indevidas.

Durante o painel, Frederico destacou ainda a importância da atuação baseada em evidências e do diálogo permanente com os agentes regulados para aprimorar o ambiente de negócios e fortalecer a segurança jurídica no setor. Ao encerrar sua participação, reforçou que a cooperação e a transparência são fundamentais para reduzir conflitos e impulsionar o desenvolvimento da infraestrutura aquaviária brasileira.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 11/06/2026

PAUTA DA 611ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA DIRETORIA COLEGIADA É DIVULGADA

Sessão telepresencial ocorrerá 11 de junho, às 9h, com participação de interessados mediante solicitação

Brasília, 10/06/2026 - A 611ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada (ROD) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) terá início dia 11 de junho, quinta-feira, às 9hs. A reunião acontecerá no modelo telepresencial, no auditório da Agência - localizado no Edifício Sede, SEPN Quadra 514 Conjunto E, Asa Norte, Brasília (DF).

Durante a ROD, será facultada a participação das partes e/ou interessados, em causa própria ou representados por seus procuradores devidamente constituídos, a fim de sustentarem oralmente suas razões. A Agência enfatiza que tais participações precisam ser solicitadas, impreterivelmente, pelos advogados/representantes da empresa.

Confira a pauta da 611ª ROD - <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/atas-e-pautas-das-reunioes>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 10/06/2026

ANTAQ E ANA DISCUTEM NAVEGABILIDADE E SEGURANÇA HÍDRICA NA REGIÃO NORTE

Reunião entre as agências tratou de desafios relacionados à navegação, à gestão das águas e ao monitoramento hidrometeorológico



Foto: ANA

Brasília, 10/06/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) discutiram, no início deste mês, ações voltadas à navegabilidade, à segurança hídrica e ao monitoramento hidrometeorológico na região Norte do País.

O encontro reforçou a importância da atuação integrada entre as instituições para enfrentar desafios relacionados ao uso múltiplo da água. Entre os assuntos tratados estiveram os conflitos pelo uso dos recursos hídricos na Hidrovia do Rio Tocantins, as condições de navegabilidade na região e o cenário das secas na Amazônia e nos demais estados do Norte. Participaram da agenda o diretor-geral da ANTAQ, Frederico Dias, e a diretora-presidente interina da ANA, Larissa Rêgo.

Também foram debatidos aspectos operacionais relacionados ao Pedral do Lourenço, formação rochosa localizada entre Marabá (PA) e a Usina Hidrelétrica de Tucuruí, que representa um desafio à navegação em períodos de baixas vazões e redução dos níveis do reservatório. Nesse contexto, as agências destacaram a importância da participação do setor elétrico na construção de soluções que conciliem a geração de energia, a segurança hídrica e a navegação.

A reunião abordou, ainda, medidas preventivas voltadas à manutenção da navegabilidade em rios estratégicos para o transporte de cargas e o abastecimento regional, além de oportunidades de cooperação para ampliar a rede de monitoramento hidrometeorológico do País.

Com a perspectiva de novos leilões de concessão de hidrovias, ANTAQ e ANA debateram formas de ampliar a integração e o compartilhamento de dados, contribuindo para decisões mais seguras, eficientes e alinhadas às necessidades da navegação e da gestão dos recursos hídricos.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 10/06/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

COM RECURSOS DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE, REGIÃO NORTE AMPLIA FROTA COM 70 NOVAS EMBARCAÇÕES NOS ÚLTIMOS TRÊS ANOS

Investimentos de R\$ 406,7 milhões contribuíram para impulsionar a navegação interior e gerar empregos

Nos últimos três anos, os investimentos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) na Região Norte resultaram na entrega de 70 embarcações e somaram R\$ 406,7 milhões em financiamentos destinados à construção, reparo e modernização da frota nacional, gerando cerca de 3.114 empregos diretos.



As iniciativas ampliam a eficiência e a segurança das operações fluviais e fortalecem a cadeia produtiva da indústria naval, estimulando a atividade de estaleiros, fornecedores de equipamentos e prestadores de serviços especializados. Foto: Divulgação/Estaleiro Juruá

Os recursos incluem a construção de balsas mineraleiras, barcaças e rebocadores portuários, fundamentais para o transporte de cargas nos rios amazônicos, projetos estratégicos para a logística regional. As iniciativas ampliam a eficiência e a segurança das operações fluviais e fortalecem a cadeia produtiva da indústria naval, estimulando a atividade

de estaleiros, fornecedores de equipamentos e prestadores de serviços especializados.

"O Fundo da Marinha Mercante apoia projetos que movimentam a economia regional, fortalecem os estaleiros nacionais e contribuem para uma navegação cada vez mais eficiente e integrada, além de gerar empregos e movimentar a economia", afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, os financiamentos também desempenham papel importante na expansão da infraestrutura aquaviária brasileira. "A navegação interior é estratégica para o desenvolvimento da Região Norte. Os investimentos apoiados pelo Fundo contribuem para ampliar a capacidade operacional do setor, fortalecer a logística regional e promover um transporte mais eficiente e sustentável", destacou.

O infográfico apresenta os resultados dos investimentos do FMM na Região Norte

Infográfico - Fundo da Marinha Mercante na Região Norte

Projetos entregues

Entre os projetos entregues com apoio do Fundo, destaca-se a construção de cinco balsas mineraleiras pelo Estaleiro Rio Amazonas (Eram), empreendimento que recebeu R\$ 31,82 milhões em investimentos e gerou 260 empregos diretos. No mesmo estaleiro, foram construídas seis barcaças, um projeto de R\$ 27,42 milhões, que vai ampliar a capacidade logística do transporte hidroviário na região amazônica.

Também foram feitas a docagem e o reparo de dois rebocadores portuários, projeto de R\$ 15,21 milhões com geração de 66 empregos diretos. A iniciativa contribui para a modernização da frota empregada nas operações hidroviárias da Região Norte.

Outro projeto de grande importância para a região foi a entrega de 20 embarcações destinadas ao transporte mineral pelo Estaleiro Juruá, em Iranduba (AM). Com financiamento de R\$ 127,87 milhões, a iniciativa gerou 1.040 empregos diretos e contribuiu para ampliar a capacidade logística dos corredores hidroviários amazônicos.

O diretor de Navegação e Fomento da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, Daniel Aldigueri, explica que os projetos financiados pelo Fundo geram impactos que vão além dos estaleiros. "São investimentos que ampliam a eficiência dos corredores logísticos aquaviários, fundamentais para a competitividade do país", concluiu.

Indústria Naval

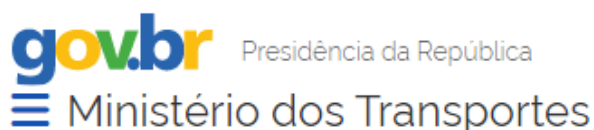
O Fundo da Marinha Mercante financia projetos de construção, modernização, reparação e manutenção de embarcações, além da ampliação e modernização de estaleiros. A iniciativa integra a política do Governo Federal de fortalecimento da indústria naval e da infraestrutura logística, contribuindo para a renovação da frota nacional, a geração de empregos e o desenvolvimento econômico sustentável.

A próxima rodada de avaliação de propostas ocorrerá durante a 63ª Reunião Ordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), prevista para 14 de julho, quando serão analisados novos projetos para a indústria naval e o transporte aquaviário.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 11/06/2026

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 11/06/2026

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 11/06/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTRO DOS TRANSPORTES ASSINA AVISO DE EDITAL PARA A BR-230/PA E A TRANSAMAZÔNICA AVANÇA

Investimentos em rodovias ampliam a infraestrutura e reforçam a mobilidade no Pará

O Ministério dos Transportes assinou, nesta terça-feira (10), o aviso de edital de licitação para a pavimentação de um dos trechos mais aguardados da BR-230/PA, entre os municípios de Uruará, Placas e Rurópolis, no Pará. O projeto representa um grande passo para a conclusão da rodovia no estado com cerca de R\$ 1 bilhão em investimentos e 125 quilômetros de extensão.



O Governo do Brasil avançou na pavimentação da Transamazônica no Pará com cerca de R\$ 1 bilhão em investimentos. - Foto: Michel Corvello/MT

"Saímos do governo anterior, que investiu R\$ 2 bilhões no Pará, e vamos entregar no período do governo do presidente Lula quase R\$ 6 bilhões investidos em manutenção e implantação de rodovias no estado. É uma mudança muito grande, três vezes mais recursos implementados no estado", afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

O trecho escolhido para a licitação já possui licença ambiental, e a expectativa do Governo do Brasil é de que as obras comecem ainda este ano. A iniciativa vai melhorar a realidade de milhares de paraenses que dependem diariamente da rodovia para o deslocamento, transporte de mercadorias e o escoamento da produção agrícola.

"A publicação do edital da licitação da Transamazônica, tão esperada por nós, já com o horizonte de as obras começarem neste ano, é motivo de muita alegria", destacou a governadora em exercício do Pará, Hana Ghassan.

Próximas etapas

Durante a reunião, George Santoro, acrescentou que a pavimentação da Transamazônica faz parte de um conjunto de ações voltadas para melhorar a infraestrutura do estado. Além do avanço da BR-230/PA, o ministro anunciou a entrega parcial das obras da BR-316/PA nas próximas semanas. Outro avanço previsto é o início da recuperação das BRs 155/PA e 158/PA, corredores fundamentais para o transporte de cargas e a integração regional.

"Essa rodovia conecta com a ferrovia e vira um corredor logístico fundamental para o Brasil e para o Norte do Brasil", disse Santoro.

O chefe da pasta revelou que o Ministério dos Transportes pretende continuar avançando com a Transamazônica. Após a licitação do trecho entre Uruará, Placas e Rurópolis, o próximo passo será obter o licenciamento ambiental do segmento entre Medicilândia e Uruará. A expectativa é concluir essa etapa e iniciar a licitação ainda este ano.

Somados, os municípios beneficiados pela pavimentação Altamira, Medicilândia, Uruará, Placas e Rurópolis reúnem cerca de 267 mil habitantes. A região é considerada estratégica para a economia paraense e depende da rodovia para a circulação de pessoas, mercadorias e produtos agropecuários.

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

Data: 11/06/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES VIABILIZA RECONSTRUÇÃO DE POSTO FISCAL NA BR-101, EM ALAGOAS

Acordo encerra uma demanda de 11 anos e permitirá a implantação do primeiro Ponto de Parada e Descanso (PPD) construído pelo DNIT



Ministro dos Transportes, George Santoro, assina convênio que viabiliza a reconstrução do Posto Fiscal de Porto Real do Colégio, na BR-101, em Alagoas. - Foto: Michel Corvello/MT

Uma demanda histórica do Governo de Alagoas deu um passo decisivo nesta quarta-feira (10). O ministro dos Transportes, George Santoro, assinou o termo de compromisso que viabiliza a reconstrução do Posto Fiscal de Porto Real do Colégio, na BR-101.

"Passamos quase 11 anos com a obrigação de reconstruir o posto e agora estamos cumprindo esse compromisso. Mas estamos indo além: este será o primeiro Ponto de Parada e Descanso (PPD) construído pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). É uma iniciativa muito importante para ampliar a rede de PPDs no país e oferecer melhores condições para os caminhoneiros que passam pela região", afirmou o ministro George Santoro.

O acordo firmado entre o DNIT, a Secretaria da Fazenda de Alagoas (Sefaz/AL) e o Governo do Estado prevê a elaboração e a execução dos projetos do pátio do posto fiscal, das alças de acesso à BR-101 e das instalações da unidade.

"Isso é muito mais do que um posto fiscal. Estamos falando de tecnologia, desenvolvimento e investimento para todo o Nordeste. Além de recuperar uma atuação fiscal, o projeto representa qualidade de vida e uma política pública que beneficia diretamente quem trabalha nas rodovias", ressaltou o secretário especial da Sefaz (AL), Francisco Luiz Suruagy Motta Cavalcanti.

A nova estrutura substituirá o posto removido durante as obras de duplicação da BR-101. O empreendimento atende uma demanda antiga de Alagoas e reforçará a fiscalização na região. A iniciativa também ampliará o apoio aos transportadores que utilizam diariamente um dos principais corredores logísticos do Nordeste.

"Essa é uma história que começou lá atrás e que agora ganha um novo capítulo. Agora teremos uma estrutura nova, moderna e segura. Esse é o compromisso do Governo do Brasil e do Governo de Alagoas com a população e com os usuários da rodovia", destacou o diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão.



A iniciativa reforça a política do Ministério dos Transportes de ampliar a oferta de Pontos de Parada e Descanso nas rodovias brasileiras.

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

Data: 10/06/2026

MINISTRO DOS TRANSPORTES VISTORIA OBRAS NO PARANÁ NESTA SEXTA-FEIRA (12)

Região Metropolitana de Curitiba recebe agenda do ministro; Paraná lidera carteira de concessões rodoviárias com R\$ 96,2 bilhões em investimentos previstos após seis leilões rodoviários.

O ministro dos Transportes, George Santoro, estará no Paraná em 12 de junho para entregar uma importante melhoria viária à população. Em São José dos Pinhais (PR), ele liberará antecipadamente 2,5 quilômetros de terceiras faixas na BR-277/PR.

O trecho é estratégico para a ligação entre a Região Metropolitana de Curitiba e o Porto de Paranaguá, um dos principais corredores logísticos do país. A intervenção integra o conjunto de obras executadas na rodovia para ampliar a capacidade de tráfego, melhorar a fluidez e reforçar a segurança viária dos usuários.

Nos últimos três anos, o Ministério dos Transportes realizou seis leilões de rodovias paranaenses, o que gerou R\$96,3 bilhões em investimentos para o estado e a criação de mais de 850 mil vagas de trabalho.

Já os aportes do Governo do Brasil no Paraná saltaram de R\$202,7 milhões em 2022 para R\$ 417,3 milhões em 2026: um crescimento de mais de 100% comparado à gestão anterior.

Cobertura de imprensa

Não é necessário credenciamento prévio para jornalistas interessados na cobertura dos eventos.

Serviço

Liberação antecipada de faixas adicionais na Região Metropolitana de Curitiba

Data: Sexta-feira, 12 de junho

Horário: 9h

Local: Km 70 da BR-277/PR, em São José dos Pinhais (PR)

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

Data: 10/06/2026



EDITORIAL – A INFRAESTRUTURA COMEÇA NO DIREITO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Uma obra de infraestrutura começa muito antes da primeira caçamba de terra movida. Começa no contrato que define quem assume cada risco, na norma que regula como será o reequilíbrio econômico-financeiro diante de eventos imprevistos, na jurisprudência que determina se uma decisão administrativa pode ser contestada e por qual tribunal, em qual instância, com qual prazo. No Brasil, essa dimensão jurídica da infraestrutura foi sistematicamente negligenciada como campo de estudo autônomo. A criação da Academia Brasileira do Direito da Infraestrutura (ABDIInfra), cujos membros foram empossados na noite desta quarta-feira, dia 10, em Brasília, é o reconhecimento tardio, mas bem-vindo, de que essa lacuna tem custo - e que ele é medido em obras paralisadas, leilões contestados e investidores afastados.



O diagnóstico não é novo. Qualquer gestor que tenha tentado estruturar um projeto de concessão portuária, ferroviária ou energética no Brasil conhece a paisagem: normas sobrepostas e por vezes contraditórias entre agências, ministérios e tribunais de contas; jurisprudência instável sobre a validade de cláusulas contratuais de longo prazo; decisões judiciais que suspendem licitações com base em questionamentos que, em outros países, seriam resolvidos na fase de elaboração do edital. O resultado é um prêmio de risco embutido em cada contrato de infraestrutura que torna o custo do capital brasileiro estruturalmente mais alto do que o de economias com arcabouço jurídico mais sólido, um custo que é repassado, inevitavelmente, às tarifas pagas pelo usuário final.

A ABDInfra não nasce para substituir o Legislativo, o Executivo ou os tribunais. Tendo a função de produzir estudos, formular propostas e promover debate qualificado entre Judiciário, órgãos de controle, reguladores e mercado, a entidade se propõe a criar o substrato intelectual de que as reformas precisam para avançar com consistência. Academias dessa natureza têm papel comprovado em outros países: o debate doutrinário que antecede uma reforma legislativa ou uma virada jurisprudencial raramente surge do vácuo. Ele emerge de anos de elaboração em centros de pesquisa, associações profissionais e fóruns especializados que aproximam quem decide de quem conhece os efeitos práticos de cada decisão.

A composição da entidade merece atenção. Reunir ministros do Superior Tribunal Federal (STF), do Tribunal de Contas da União (TCU), do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) num mesmo fórum de produção de conhecimento é, em si, uma inovação institucional relevante. O TCU, por exemplo, tem sido protagonista dos processos de concessão mais importantes da última década, como ficou evidente nas disputas em torno do megaterminal Tecon Santos 10, a ser implantado no Porto de Santos (SP). Ter ministros desse tribunal engajados num debate permanente sobre o impacto de suas decisões no ambiente de investimentos não garante resultados, mas cria as condições para que a jurisprudência evolua a partir de critérios mais bem fundamentados, e não apenas reativos a cada caso concreto.

O BE News entende que o sucesso da ABDInfra dependerá, em grande medida, de sua capacidade de transformar debate em proposta e proposta em norma. O Brasil não carece de diagnósticos sobre os problemas jurídicos da infraestrutura. Eles são amplamente conhecidos e reiteradamente denunciados nos fóruns do setor. O que falta é a tradução desses diagnósticos em projetos de lei, em súmulas vinculantes, em atualizações regulatórias com tramitação viável nos poderes competentes. Uma academia que produza estudos admiráveis mas que não consiga conectá-los ao processo decisório real terá cumprido apenas parte de sua missão.

O momento é propício. O Governo Federal acabou de anunciar uma agenda ferroviária ambiciosa, com oito leilões previstos para 2026 e R\$ 160 bilhões em investimentos. Os portos brasileiros discutem a expansão de sua capacidade em meio a disputas regulatórias que emperram processos estratégicos. A transição energética impõe novos contratos, novos riscos e novas exigências regulatórias para as quais a legislação vigente não foi desenhada. Em todos esses fronts, a qualidade do ambiente jurídico será determinante para saber se os investimentos chegam e em que condições. A ABDInfra nasce com agenda cheia. Que saiba aproveitá-la.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - O FUTURO DOS PORTOS DEPENDE DE MELHORES RODOVIAS

OSMARI DE CASTILHO RIBAS

Diretor-superintendente Administrativo da Portonave

opinioao@portalbenews.com.br

O comércio exterior brasileiro vive um momento de transição acelerada. Os novos fluxos comerciais exigem portos dinâmicos, terminais de alta performance operacional e condições de acesso adequadas, sejam elas via terrestre ou aquaviária. Na Portonave, temos o orgulho de carregar o pioneirismo de sermos o primeiro Terminal de Uso Privado (TUP) de contêineres do Brasil.

Olhando para a nossa história e para o amanhã, não hesitamos em assumir nossa responsabilidade: realizamos atualmente um investimento privado de R\$ 2 bilhões na modernização do cais e aquisição de equipamentos elétricos. E o objetivo é claro: expandir a capacidade anual para 2 milhões de TEUs até o fim de 2026 e preparar o nosso terminal para receber a nova geração de mega-cargueiros de até 400 metros de comprimento.

O impacto dessa engrenagem vai muito além dos nossos limites físicos. A cadeia logística portuária é o coração pulsante da economia catarinense e brasileira. Atrás de cada contêiner embarcado em Navegantes, estão a carga da indústria do sul e do sudeste brasileiro, do mercado de exportação de madeiras e derivados e das gigantes de proteína animal que abastecem os mercados pelo mundo afora. Geramos milhares de empregos diretos e indiretos, movimentamos faturamentos bilionários dos usuários e garantimos a competitividade internacional dos produtos nacionais.

Contudo, há uma verdade logística da qual não podemos fugir: um porto moderno e eficiente não funciona de forma isolada; depende crucialmente da eficiência dos acessos que levam até os terminais. O acesso terrestre é o pilar fundamental que suporta toda a infraestrutura portuária. É nas rodovias que a riqueza do produto Made in Brazil corre o risco de travar antes mesmo de ver o mar. E é justamente aqui que reside o nosso maior gargalo estrutural.

As dificuldades logísticas enfrentadas diariamente nas BR-101 e BR-470 não são meros transtornos e dificuldades corporativas. São verdadeiras travas bloqueando a economia nacional e a segurança da comunidade, que assiste também a constantes acidentes. Os atrasos crônicos nas obras de duplicação, a saturação das pistas e a falta de readequação de tráfego para frotas pesadas drenam a competitividade do Brasil a cada minuto de engarrafamento – caminhões parados significam custos de frete mais altos, quebras na cadeia de suprimentos e o encarecimento do produto que chega ao consumidor final.

É imperioso reconhecer e elogiar o papel do Ministério dos Portos e Aeroportos, do Ministério dos Transportes, das agências reguladoras, como a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), e do Governo de Santa Catarina. O diálogo técnico e institucional avança, para buscar integração entre os investimentos privados no setor portuário catarinense e os aportes necessários e emergenciais a serem feitos nessas rodovias. O esforço em destravar pautas de infraestrutura merece o devido crédito. No entanto, o ritmo das soluções rodoviárias, e até as ferroviárias, ainda caminha a passos lentos se comparado à velocidade de expansão das demandas crescentes do mercado.

É uma questão do mais alto interesse público. Quando uma rodovia como a BR-101, por exemplo, falha em escoar a produção, perde o porto, perde a indústria, perde o trabalhador, que enfrenta o trânsito pesado diariamente, e perde o País na sua imagem, credibilidade global e na arrecadação de receita aos cofres públicos.

O investidor privado tem feito rigorosamente a sua parte, ao assumir riscos e transformar a realidade do setor de portos de forma pioneira. Mas o círculo virtuoso do comércio exterior só se completará quando os portos de última geração encontrarem rodovias e acessos de última geração também.

A logística clama por união, celeridade e investimentos coordenados e maciços nos caminhos que levam aos portos. O futuro do Brasil passa pelos nossos terminais marítimos, mas depende, fundamentalmente, do chão onde pisamos e transitamos todos os dias na busca do gigantismo previsto para o comércio internacional.

Osmari de Castilho Ribas. Diretor-superintendente Administrativo da Portonave.

QUANDO UMA RODOVIA COMO A BR-101, POR EXEMPLO, FALHA EM ESCOAR A PRODUÇÃO, PERDE O PORTO, PERDE A INDÚSTRIA, PERDE O TRABALHADOR, QUE ENFRENTA O TRÂNSITO PESADO DIARIAMENTE, E PERDE O PAÍS NA SUA IMAGEM, CREDIBILIDADE GLOBAL E NA ARRECADAÇÃO DE RECEITA AOS COFRES PÚBLICOS

INFRAESTRUTURA - ACADEMIA QUER MODERNIZAR LEGISLAÇÕES PARA ATRAIR INVESTIMENTOS

Cerimônia de posse marca o início das atividades da entidade, que reunirá magistrados e especialistas do setor

Por **DIANA DO VALE** e **ALEXANDRE FERNANDES**



A entidade reúne ministros, magistrados, membros do Ministério Público e especialistas com atuação em áreas como transportes, logística, energia, saneamento e regulação

A modernização do ambiente jurídico e regulatório da infraestrutura brasileira foi apontada como uma das

principais missões da Academia Brasileira do Direito da Infraestrutura (ABDIInfra), que empossou seus membros fundadores na quarta-feira (10), em Brasília. A entidade reúne ministros de tribunais superiores, magistrados, membros do Ministério Público e especialistas com atuação em áreas como transportes, logística, energia, saneamento e regulação.

A proposta da academia é produzir estudos, formular propostas e promover debates voltados ao aperfeiçoamento das normas que impactam os investimentos em infraestrutura, com foco na ampliação da segurança jurídica e da previsibilidade para projetos públicos e privados. Presidente da ABDIInfra, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Breno Medeiros afirmou que a entidade nasce com a missão de promover um diálogo transversal entre Judiciário, Executivo e Legislativo para enfrentar gargalos que afetam o desenvolvimento do setor.

“A Academia Brasileira do Direito da Infraestrutura é uma academia moderna. Ela reúne diferentes áreas do Judiciário e dialogará com os demais Poderes para discutir temas como regulação, contratos, tributação e segurança jurídica, buscando a evolução das normas e o aprimoramento da infraestrutura do país”, afirmou.

O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Antonio Anastasia destacou que o Brasil ainda apresenta déficits históricos em infraestrutura e defendeu a construção de um ambiente favorável aos investimentos.

“Precisamos de um ambiente amigável e proativo que permita investimentos nacionais e estrangeiros. A academia vai possibilitar a discussão de temas jurídicos relevantes e de instrumentos modernos capazes de fortalecer a segurança jurídica e criar um ambiente mais positivo para a infraestrutura brasileira”, declarou.

Na mesma linha, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Alexandre Luiz Ramos afirmou que a infraestrutura vai além de obras e ativos físicos e depende também de um ambiente institucional sólido.

“Nada se faz em um país sem infraestrutura. Ela não é apenas material. Existe também uma infraestrutura ligada à saúde, à educação e à segurança jurídica. Todos esses temas serão debatidos pela academia para subsidiar políticas voltadas ao desenvolvimento nacional”, disse.

O ministro e vice-presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Guilherme Augusto Caputo Bastos, afirmou que a criação da academia preenche uma lacuna no estudo jurídico da infraestrutura.



“O setor carecia de um estudo mais aprofundado, sistematizado e específico. Trata-se de uma área ligada ao empreendedorismo, ao crescimento e ao desenvolvimento nacional”, afirmou.

O desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2) e secretário da ABDInfra, Celso Peel, afirmou que uma das prioridades da entidade será contribuir para a construção de maior previsibilidade regulatória e jurídica para os empreendimentos do setor.

“A academia terá um papel importante no desenvolvimento da segurança jurídica e da previsibilidade necessárias para atrair investimentos e impulsionar a infraestrutura brasileira”, afirmou.

Posse

Durante a cerimônia, também foi empossada a diretoria da entidade. A mesa de abertura contou com a participação do presidente do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, que destacou o potencial da academia como espaço permanente de diálogo entre representantes do Judiciário, órgãos de controle, reguladores e agentes do mercado.

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes também participou da solenidade e ressaltou a importância de uma instituição dedicada ao estudo do direito da infraestrutura.

“O Brasil é um país continental e depende muito da infraestrutura. Daí a necessidade de conferir atenção especial a essa temática”, afirmou.

Entre os participantes esteve ainda o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias, que ressaltou a importância das agências reguladoras para a atração de investimentos privados.

“O aumento da infraestrutura brasileira depende da ampliação dos investimentos privados. Para que esses investimentos ocorram, são necessárias estabilidade regulatória e segurança jurídica, condições proporcionadas pelas agências reguladoras”, afirmou.

Para Antonio Anastasia, a academia poderá contribuir não apenas para o debate acadêmico, mas também para o aperfeiçoamento de normas e políticas públicas voltadas ao setor.

“Há um vasto campo de atuação, oportunidades e iniciativas que a academia pode desenvolver. Em conjunto com o Congresso Nacional, o Poder Executivo e o Poder Judiciário, a entidade poderá contribuir com estudos e propostas para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

INFRAESTRUTURA - EMPRESARIADO VÊ NOVA ACADEMIA COMO ALIADA DA SEGURANÇA JURÍDICA

Posse dos membros da ABDInfra reuniu magistrados e lideranças do setor, que defendem avanços no ambiente regulatório da infraestrutura

Por BRUNO MERLIN redacao.jornal@redebenews.com.br

A criação da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra) foi recebida com entusiasmo por representantes do setor produtivo, que veem na iniciativa uma oportunidade de fortalecer a segurança jurídica e contribuir para a modernização das legislações que impactam os investimentos em infraestrutura. A avaliação predominou durante a solenidade de posse dos membros da entidade, realizada na noite de quarta-feira, 10 de junho, na Casa Brasil Export, em Brasília.

Criada em parceria com o Grupo Brasil Export, a nova entidade reúne ministros de tribunais superiores, desembargadores, juízes e promotores de Justiça com o objetivo de fomentar estudos e debates altamente qualificados sobre temas estratégicos. A academia tem como missão contribuir



para a modernização das legislações e o fortalecimento da segurança jurídica, fatores considerados essenciais para viabilizar investimentos em infraestrutura no país.

As boas expectativas em torno da recém-criada ABDInfra predominaram durante a solenidade de posse dos membros da entidade, na Casa Brasil Export, em Brasília

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Breno Medeiros tomou posse como presidente da ABDInfra e conduziu a diplomação dos integrantes, sob o olhar atento do mercado de infraestrutura, que prestigiou a ocasião em peso com diretores de grandes corporações e lideranças das principais associações de classe.

A chegada da academia foi amplamente celebrada pelo empresariado, que enxerga na iniciativa um porto seguro para a estabilidade dos negócios. Para Pedro Araújo

Mateus, conselheiro da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), o setor exige aportes financeiros massivos que dependem diretamente de estabilidade regulatória. O dirigente pondera que o segmento necessita de investimentos elevados feitos com base nas regras vigentes, já que os retornos são sempre de longo prazo, de forma que “se não tivermos previsibilidade das regras, daquilo que foi combinado no início do jogo, afugenta os investidores e não será possível expandir a indústria da energia solar”.

Por sua vez, o segmento de logística e transportes enxerga na ABDInfra o catalisador ideal para modernizar legislações. Eduardo Nery, diretor de Relações Governamentais do Grupo MSC no Brasil, defende que a instituição agrega valor ao unir networking e conhecimento de ponta, preparando o terreno para as reformas necessárias no ecossistema de parcerias públicas.

A atuação dos magistrados e juristas, segundo ele, vai elevar o nível das discussões, transcendendo os debates para um ambiente de produção literária. “Isso vai desenvolver nosso direito, nossa infraestrutura, trazer soluções para complexidades dos contratos. E tudo isso em um momento em que precisamos de revisão da lei de concessões”, avalia Nery, enfatizando que esse ambiente acadêmico será essencial para fazer florescer boas ideias para a evolução do setor.

A relação intrínseca entre o arcabouço legal e o crescimento socioeconômico nacional também pautou os discursos dos líderes portuários. Sergio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), destaca que nenhuma nação se desenvolve sem expandir sua malha logística. Aquino exalta “a assertividade dos mestres do Direito pensarem numa academia que será o local de pensamento, de desenvolvimento de legislação e de jurisprudência. Sempre em benefício da infraestrutura. O Brasil precisa muito disso”.

Ecoando o otimismo com o futuro das concessões e dos investimentos privados, Roberto Oliva, presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), aponta que a transversalidade e a pluralidade de seus integrantes permitirão à ABDInfra debater diferentes temas de forma sistêmica, auxiliando inclusive na necessária uniformização de teses jurídicas. “Essa foi uma iniciativa louvável, inovadora e disruptiva em prol do desenvolvimento do Brasil. Em prol da segurança jurídica, em prol do crescimento da nossa infraestrutura”, sintetiza Oliva. “Esse é um dia de festa não só para o Brasil Export, mas para todo o setor de infraestrutura. Uma noite marcante, afinal. O Grupo Brasil Export cada vez mais se afirma no país como um think tank no universo da logística.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 11/06/2026

INFRAESTRUTURA - VEJA OS MEMBROS FUNDADORES DA ABDINFRA QUE TOMARAM POSSE:



Ministro Dreno Medeiros
(presidente)



Desembargador Celso Peil
(secretário)



Desembargador Fernando Alcaú
(tesoureiro)



Promotor Marcelo Petry
(diretor de Relações Institucionais)



Ministro Paulo Dias
(diretor de Publicações Científicas)



Ministro Antônio Anastasia
(diretor de Assuntos Legislativos)



Ministro Morgana de Almeida
(diretora de Relações Internacionais)



Desembargador James Magno
(Diretor de Eventos)

Ministro Evandro Pereira Velásquez
(Conselho Consultivo)

Ministro Amory Rodriguez
(Conselho Consultivo)

Ministra Maria Marlene Córdova Bezerra
(Conselho Consultivo)



Jair Volmir Ricardo Lima Pompeo Marinho
(membro efetivo)

Jair Leonardo Greco
(membro efetivo)

Jair Alexandre Saliba
(membro efetivo)

Também são conselheiros da ABDInfra, mas não estiveram na solenidade dessa quarta-feira (10):

Ministro Benjamin Zymler (vice-presidente) Desembargador Flavio Jaime de Moraes Jardim (Conselho Consultivo) Desembargador Fábio Bueno de Aguiar (Conselho Consultivo) Desembargador Rubens Schulz (Conselho Consultivo)

INFRAESTRUTURA - TECON SANTOS 10: ANTAQ ESTÁ ANALISANDO NOTA DA CASA CIVIL, CONFIRMA DIRETOR

Documento em avaliação prevê mudanças nas regras do certame e pode ampliar o universo de participantes da disputa

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias, confirmou que a agência está avaliando uma análise técnica elaborada pela Casa Civil em conjunto com o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) sobre possíveis novas definições para o leilão do Tecon Santos 10, o megaterminal de contêineres projetado para o Porto de Santos (SP). Segundo Dias, o documento chegou à Antaq há poucas semanas e está sendo examinado para verificar a melhor forma de incorporá-lo à análise técnico-regulatória da agência.

A declaração foi dada durante a solenidade de posse dos membros fundadores da Academia Brasileira do Direito da Infraestrutura (ABDInfra), realizada nesta quarta-feira (10), em Brasília.



Segundo Dias, o documento chegou à Antaq há poucas semanas e está sendo examinado para verificar a melhor forma de incorporá-lo à análise técnico-regulatória da agência. Foto: Brasil Export/Arquivo

A DECLARAÇÃO FOI DADA DURANTE A SOLENIDADE DE POSSE DOS MEMBROS FUNDADORES DA ACADEMIA BRASILEIRA DO DIREITO DA INFRAESTRUTURA (ABDINFRA), REALIZADA NESTA QUARTA-FEIRA (10), EM BRASÍLIA

Dias explicou que o processo foi encaminhado ao TCU após a Antaq concluir sua análise inicial. As preocupações levantadas pela agência foram posteriormente confirmadas pelo tribunal. Em seguida, o Ministério de Portos e Aeroportos reenviou o processo à Antaq incorporando as recomendações feitas pelo TCU.

“Depois disso, o processo foi suspenso a pedido do Ministério dos Portos e Aeroportos e, mais recentemente, o ministério nos encaminhou, há poucas semanas, uma análise técnica elaborada em conjunto com o PPI sobre possíveis novas definições para o leilão. A Antaq está, neste momento, avaliando essas novas orientações para verificar a melhor forma de contemplá-las em sua análise técnico-regulatória.”

A definição sobre os próximos passos do Tecon Santos 10, considerado um dos projetos mais importantes para a expansão da capacidade portuária do Brasil, entra em uma semana decisiva. A expectativa do setor é que a Antaq conclua a análise e decida se haverá alterações na modelagem do leilão do megaterminal.

No centro das discussões está a possibilidade de ampliar a participação no certame. A proposta apresentada pela Casa Civil prevê que armadores e concessionários de terminais de contêineres já instalados no Porto de Santos possam disputar o leilão. Nesse modelo, os atuais operadores só precisariam renunciar a suas concessões caso saiam vencedores da disputa.

A sugestão diverge da modelagem que vinha sendo construída até então, baseada em entendimentos do Tribunal de Contas da União (TCU), que limitava a participação desses grupos em determinadas etapas do processo para preservar a concorrência no complexo portuário.

Caso a Antaq opte por alterar o edital, uma das principais dúvidas do mercado é se as mudanças precisarão passar por uma nova análise do TCU antes da publicação definitiva do documento.

O tema ganha ainda mais relevância diante do cronograma considerado desafiador pelo Ministério de Portos e Aeroportos. A meta anunciada pelo ministro Tomé Franca é publicar o edital até agosto e

realizar o leilão ainda este ano, garantindo o avanço de um empreendimento considerado estratégico para a movimentação de contêineres no país.

No mesmo evento, o ministro Antonio Anastasia, do Tribunal de Contas da União, comentou o andamento do processo:

“O tribunal tomou uma decisão em forma de recomendação ao governo, ao Ministério dos Portos e Aeroportos e à Antaq, e ela está sendo analisada. Possivelmente, a matéria poderá ou não voltar à apreciação do tribunal, sobre a qual nós vamos nos manifestar.”

Para os agentes do setor portuário, a decisão da Antaq poderá influenciar diretamente tanto o nível de competição do leilão quanto o ritmo de implantação do projeto. O Tecon Santos 10 é apontado como uma das principais iniciativas para ampliar a capacidade operacional do Porto de Santos diante do crescimento esperado da movimentação de cargas nos próximos anos.

Enquanto o mercado aguarda uma posição definitiva da agência reguladora, o debate evidencia o desafio de equilibrar segurança jurídica, concorrência e agilidade em um dos projetos mais relevantes da atual carteira de infraestrutura do governo federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

INFRAESTRUTURA - OPINIÃO - O DESAFIO DA UNIVERSALIZAÇÃO DO SANEAMENTO



RENATO FERNANDES DE CASTRO

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

VIVIAN RIBEIRO MADSEN FIGUEIREDO

Advogada, mestre em Direito Político e Econômico e especialista em Direito Regulatório e de Infraestrutura no escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados
opinio@portalbenews.com.br

2033 se aproxima, e grande parte dos municípios brasileiros não deve atingir integralmente as metas de universalização no prazo. As desigualdades regionais, os déficits históricos de infraestrutura e as limitações de capacidade institucional ainda são obstáculos relevantes.

A aprovação do Marco Legal do Saneamento Básico (Lei nº 14.026/2020) representou um dos mais relevantes avanços regulatórios em décadas. Ao estabelecer a meta de garantir abastecimento de água potável para 99% da população e coleta e tratamento de esgoto para 90% até 31 de dezembro de 2033, o legislador conferiu ao país um objetivo ambicioso e indispensável à promoção da saúde pública, da dignidade humana e do desenvolvimento econômico nacional.

Passados quase seis anos da promulgação da norma e decorrido cerca de metade do prazo conferido para o alcance das metas, os avanços observados são inegáveis, mas os desafios permanecem enormes. Os números do Instituto Trata Brasil demonstram que o Brasil ainda convive com um déficit significativo: aproximadamente 30 milhões de pessoas não possuem acesso à água potável e mais de 90 milhões (43,3% da população) permanecem sem acesso à coleta de esgoto. Trata-se de realidade incompatível com a dimensão econômica do país e que evidencia a urgência de acelerar investimentos e aprimorar a gestão do setor.

O principal obstáculo para a universalização ainda é a insuficiência histórica de investimentos. Por décadas, os recursos destinados à expansão e modernização dos sistemas de saneamento concentraram-se em empresas públicas de saneamento e mostraram-se incapazes de acompanhar o crescimento populacional e a urbanização acelerada. O Marco Legal buscou enfrentar essa deficiência ao ampliar a participação da iniciativa privada, estimular a competição por meio de licitações e conferir maior segurança jurídica aos investidores.

Os resultados já começam a aparecer. Diversos leilões e processos de concessão nos últimos anos atraíram bilhões de reais em investimentos privados. Casos como a privatização dos serviços de

saneamento de São Paulo e concessões no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Alagoas e Amapá demonstram a capacidade de o novo modelo regulatório mobilizar recursos que dificilmente seriam obtidos dos orçamentos públicos. Ainda assim, o volume de investimentos necessário para atingir as metas de 2033 permanece elevado, exigindo estabilidade jurídico-regulatória e institucional e eficiência na execução dos contratos.

Outro ponto de atenção é a profunda desigualdade regional. Segundo o Ranking do Saneamento 2026 do Instituto Trata Brasil, os municípios paulistas de Franca e São José do Rio Preto já chegaram aos níveis exigidos pelo Marco Legal, tornando-se referências nacionais em abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto. Essas cidades demonstram que a universalização não é uma utopia, mas um objetivo plenamente alcançável quando há planejamento de longo prazo, investimentos consistentes e boa governança. No extremo oposto encontram-se diversos municípios das regiões Norte e Nordeste, como as capitais Porto Velho, Macapá, Belém e Rio Branco, que apresentam índices bastante reduzidos de coleta e tratamento de esgoto e estão ranqueadas entre os 20 piores municípios do País.

A situação é agravada por outro problema frequentemente negligenciado: a perda de água nos sistemas de distribuição. O desperdício decorrente de vazamentos, redes antigas, ligações clandestinas e falhas operacionais é um dos maiores entraves à eficiência do setor. Dados do Trata Brasil indicam que, nas maiores cidades brasileiras, cerca de 39% da água produzida é perdida antes de chegar ao consumidor final. Em alguns municípios, o índice bate 50%.

De 2020 a 2024, a redução do que se perde de água foi muito tímida — de 40,14% para 39,53% segundo dados do Instituto Trata Brasil de 2026. Para efeito de comparação, países com padrões de níveis de excelência, como a Nova Zelândia, perdem somente 19,09%. Mesmo países de renda baixa ou média-baixa, como Sri Lanka (25,82%), performam melhor do que o Brasil.

É uma contradição preocupante para um Brasil em que milhões ainda esperam a água tratada. Reduzir perdas representa medida das mais eficazes para ampliar a disponibilidade hídrica. Para tanto, não é necessário aumento de captação ou grandes obras de expansão, mas investimento em nova infraestrutura, que elimine vazamentos, bem como a disponibilização de mão de obra qualificada para realizar reparos de modo célere.

Sob a perspectiva regulatória, o desafio será garantir que os investimentos contratados efetivamente se traduzam em resultados concretos. A atuação coordenada da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), das agências reguladoras estaduais, intermunicipais e municipais, dos titulares dos serviços e dos operadores públicos e privados será fundamental para assegurar o cumprimento das metas progressivas estabelecidas pela legislação.

A universalização do saneamento básico não constitui apenas obrigação legal. Trata-se de compromisso civilizatório. Cada metro de rede de água implantada, cada estação de tratamento construída e cada vazamento eliminado representam ganhos diretos de qualidade de vida, além de representar uma significativa redução com as despesas com saúde pública.

2033 se aproxima, e grande parte dos municípios brasileiros não deve atingir integralmente as metas de universalização no prazo. As desigualdades regionais, os déficits históricos de infraestrutura e as limitações de capacidade institucional ainda são obstáculos relevantes. Isso, contudo, não diminui a importância do marco temporal estabelecido na lei. Ao contrário, a fixação de metas claras e de um prazo definido tem sido fundamental para mobilizar investimentos, induzir melhorias regulatórias e acelerar a expansão dos serviços em todo o país.

Os avanços observados desde a promulgação do Marco Legal demonstram que a definição de objetivos ambiciosos produz resultados concretos. Ainda que o cumprimento integral das metas não ocorra de maneira uniforme, abandonar ou relativizar o compromisso significaria comprometer ganhos já alcançados e reduzir incentivos a novos avanços. A universalização do saneamento deve continuar a ser perseguida. Em nome da redução das desigualdades, da dignidade e do desenvolvimento.



Renato Fernandes de Castro, Vivian Ribeiro Madsen Figueiredo e outros profissionais do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - JUSTIÇA LIBERA APS PARA PROSSEGUIR COM LICITAÇÃO DE CONDOMÍNIO LOGÍSTICO

Área prevê vagas para estacionamento de caminhões na margem direita, em terreno oposto ao terminal da BTP

Por **CÁSSIO LYRA** redacao.jornal@redebenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) conseguiu uma liminar na Justiça para dar prosseguimento ao processo licitatório para a construção de um condomínio logístico na margem direita do Porto de Santos (SP). A licitação já foi homologada, e a empresa que administra o maior porto do país aguarda nova fase de documentos para a assinatura do contrato.

**O PROJETO DA APS REFERE-SE
À IMPLEMENTAÇÃO DE UM
CONDOMÍNIO LOGÍSTICO
LOCALIZADO NA AVENIDA
AUGUSTO BARATA, DO LADO
OPOSTO AO TERMINAL DA BTP
(BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO)**

O projeto refere-se a implementação de um condomínio logístico localizado na Avenida Augusto Barata, do lado oposto ao terminal da BTP (Brasil Terminal Portuário).

A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec) pediu a impugnação da contratação sob alegação que a implementação do empreendimento ignora o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do complexo portuário, aprovado em 2020. A Justiça Federal atendeu o pedido da associação no final de 2025.

Em nota enviada ao BE News, a APS informou que a 1ª Vara Federal de Santos revogou a medida liminar anteriormente deferida. A decisão ocorreu no dia 7 de maio. A companhia reiterou que, após a decisão, a licitação para o condomínio logístico foi homologada na edição de 18 de maio do Diário Oficial da União (DOU).

A área, de 242 mil metros quadrados, prevê a instalação de 530 vagas, além de serviços voltados às cargas e contêineres, direcionados à manutenção, certificação, transformação, locação, compra e venda de contêineres, contribuindo para a eficiência e sustentabilidade da cadeia logística.

Única proponente a participar do chamamento público, o consórcio Portolog venceu o certame. Segundo a APS, os próximos passos envolvem a fase juntada de documentos da contratação para envio à Diretoria Executiva (Direxa) da companhia. A assinatura do contrato, de acordo com a Autoridade Portuária, pode levar até dois meses após a homologação.

Margem esquerda

Além do projeto em Santos, a APS já homologou o certame para o condomínio logístico em Guarujá, cujo certamente foi vencido pelo Consórcio Marlog – Petrasalis Logística.

A área total da cessão possui 163,1 metros quadrados, que será dividida entre um pátio regulador e uma área de serviços de apoio logístico. O espaço é conhecido dentro do Porto Organizado como Área Nº 41, no bairro Conceiçãozinha. O município do Guarujá, que abriga importantes terminais da margem esquerda do Porto de Santos, não possui nenhum pátio regulador.



O terreno será dividido em: Área A (norte): destinada à implantação de Pátio Regulador de Caminhões com 417 vagas e área total de 73.496 metros quadrados; e Área B (sul): destinada à serviços de apoio logístico, com área total de 89,6 mil metros quadrados e 50,2 mil metros quadrados de armazéns cobertos a serem explorados pelo cessionário.

O presidente da APS, Anderson Pomini, afirmou que os projetos resolvem o conflito urbano dos caminhões que se direcionam aos terminais do Porto de Santos.

“O Porto de Santos nunca se preocupou com a instalação adequada para os valorosos profissionais que são os caminhoneiros. 20 mil caminhões chegam e saem do complexo portuário, e nós não instalamos os condomínios logísticos. Agora, selecionamos os locais adequados. A ideia principal é organizar o tráfego de caminhões. Temos caminhões que chegam com agendamento para acessar a zona primária, mas chegam 1 hora antes, e muitos param em frente às residências, o que gera conflito permanente. Esses condomínios têm por objetivo acabar com essa desorganização”, analisou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

PORTO DE SANTOS - ECOPORTO GARANTE OPERAÇÕES ATÉ 2027 ENQUANTO STS 10 NÃO SAI

Receita Federal renovou o alfandegamento de área operada pela empresa no Porto de Santos, garantindo a continuidade das operações

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A Ecoporto garantiu a continuidade de suas operações no Porto de Santos até 2027, enquanto não é concluído o processo de licitação do futuro Tecon Santos 10. A medida foi formalizada com a renovação do alfandegamento da área pela Receita Federal, publicada nesta terça-feira (9) no Diário Oficial da União.

A autorização abrange uma área com mais de 11 mil metros quadrados localizada no Cais do Saboó e permanecerá válida até 30 de maio de 2027 ou até que o futuro arrendatário da área assuma as operações, conforme o resultado do processo licitatório em andamento, prevalecendo o que ocorrer primeiro.

Até lá, a área permanece sob administração da Ecoporto Santos S.A., que atualmente opera o espaço por meio de contrato de transição firmado com a Autoridade Portuária de Santos (APS) para armazenagem de contêineres e carga geral, além de realizar operações aduaneiras previstas na legislação vigente.

Processo de transição

A medida ocorre em meio à transição da área, que ainda aguarda a conclusão da licitação para definir o operador de longo prazo. O espaço, hoje ocupado pela Ecoporto, integra parte da área que irá receber o Tecon Santos 10, voltado à ampliação da capacidade de contêineres no Porto de Santos.

Até que o arrendamento definitivo seja concluído, a empresa segue responsável pela gestão da área, mantendo as operações e o atendimento aos usuários.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - SEGURANÇA JURÍDICA GANHA DESTAQUE EM ENCONTRO DO SETOR PORTUÁRIO

Fenop reúne operadores, Ogmos, especialistas e autoridades para discutir investimentos, regulação e competitividade da logística brasileira

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



A programação promovida pela Fenop, iniciada na terça-feira (9) e que prossegue até quinta-feira (11), é composta por três eventos do setor: o Enaport, o Conogmo) e o Portjur

Segurança jurídica, ambiente de investimentos e os desafios da competitividade logística estiveram no centro dos debates desta quarta-feira (10) no encontro promovido pela Federação

Nacional das Operações Portuárias (Fenop), em Brasília. O evento reúne representantes do setor produtivo, autoridades públicas, especialistas e integrantes do sistema portuário para discutir temas ligados à modernização e ao desenvolvimento da infraestrutura nacional.

A programação, iniciada na terça-feira (9) e que prossegue até quinta-feira (11), é composta por três eventos do setor: o Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport), o Congresso Nacional dos Ogmos (Conogmo) e o Conferência Nacional Permanente Fenop de Direito Portuário (Portjur).

O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, apresentou o papel da entidade na articulação entre operadores portuários, Órgãos Gestores de Mão de Obra (Ogmos), empresas e instituições públicas e destacou o compromisso da federação com a modernização do setor. “A Fenop atua, em sua missão, com visão clara e valores definidos, mantendo-se comprometida com os seus representados, sempre na busca do aperfeiçoamento portuário para a competitividade do Brasil na logística e no comércio exterior”, afirmou.

Aquino também ressaltou que a atuação da entidade ocorre por meio dos sindicatos filiados e dos órgãos que compõem o sistema Fenop, defendendo uma construção coletiva para enfrentar os desafios regulatórios e operacionais do ambiente portuário. “Os conselheiros, como profundos conhecedores do sistema portuário e com visões colegiadas, são fundamentais nas orientações para a direção e nas decisões das assembleias da Fenop”, disse.

A mensagem dialogou com outro eixo central do encontro: a criação de um ambiente regulatório capaz de ampliar investimentos em infraestrutura.

Momento positivo

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou que o país atravessa um momento considerado positivo para o desenvolvimento da infraestrutura, embora reconheça que ainda existem obstáculos estruturais. “A gente vive, de fato, um tempo muito positivo da infraestrutura brasileira. Desafiador, é verdade”, declarou.

Segundo o ministro, a construção de soluções integradas entre diferentes modais e a ampliação da segurança jurídica são fatores essenciais para fortalecer os projetos do setor. “Trazer experiências que agreguem valor e oferecer segurança jurídica para que os projetos de portos, aeroportos e hidrovias possam ser cada vez mais robustos e mais interessantes para o mercado”, afirmou. “Isso permite acelerar investimentos e ampliar a atratividade dos projetos do ministério.”

O ambiente de diálogo promovido pelo encontro também foi destacado pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, que relacionou o momento do setor à necessidade de manter aberta uma agenda permanente de discussão. “Você, Sérgio Aquino, vem promovendo o diálogo entre as empresas e a classe trabalhadora em um momento extremamente importante”, afirmou.

Para Julião, o setor vive um período decisivo para consolidar avanços estruturais. “O crescimento do Brasil exige que a gente não pare de discutir. Tenho certeza de que esses três dias de eventos serão uma oportunidade importante para o avanço dessa agenda tão relevante para todos nós”, disse.

Programação

A programação desta quarta-feira (10) contou com uma agenda de debates voltados à competitividade e à modernização do setor portuário. Entre os destaques estão conversas sobre os impactos da reforma tributária para portos e Ogmós, discussões sobre regulação responsiva e liberdade de preços nos serviços portuários, além de painéis sobre alterações na legislação portuária, inovação e tecnologia como vetores de eficiência operacional e os desafios da logística nacional, incluindo o Arco Norte.

O eixo jurídico do Portjur também ganhou espaço com discussões sobre saúde no trabalho portuário e o papel do Poder Judiciário na construção da segurança jurídica.

Na quinta-feira (11), o foco se amplia para temas ligados ao futuro da governança portuária e à agenda socioambiental. A programação inclui apresentações do programa Portos e Pontes, debates sobre os impactos da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) na infraestrutura logística, painéis sobre equidade e remuneração sob a ótica do Tribunal Superior do Trabalho, além de discussões sobre modernização da gestão dos Ogmós, normatização das operações e segurança do trabalho no ambiente portuário.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - O PORTO QUE MOVIMENTA CARGAS TAMBÉM PODE MOVIMENTAR OPORTUNIDADES



BAYARD UMBUZEIRO NETO

CEO da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

Quando pensamos em um porto, é natural que a primeira imagem seja a de navios, contêineres, caminhões e operações logísticas. Afinal, essa é a essência da atividade portuária: conectar mercados, impulsionar exportações, garantir o abastecimento da indústria e movimentar a economia nacional e mundial.

Entretanto, existe uma dimensão igualmente importante que, muitas vezes, passa despercebida. Os portos não movimentam apenas cargas. Eles também movimentam cidades, transformam territórios e influenciam diretamente a vida das comunidades que se desenvolvem ao seu redor.

A relação entre porto e cidade não é uma novidade da modernidade. Historicamente, grandes centros urbanos cresceram próximos a áreas portuárias, atraídos pelas oportunidades geradas pelo comércio. O que mudou, ao longo do tempo, foi a compreensão de que desenvolvimento econômico e desenvolvimento social não podem seguir caminhos separados.

O setor portuário brasileiro vive um momento de expansão. Recordes de movimentação de cargas, novos investimentos em infraestrutura e avanços tecnológicos reforçam a importância estratégica dos portos para a competitividade do país. Contudo, é justamente em períodos de crescimento que surge uma pergunta necessária: como garantir que os benefícios dessa prosperidade alcancem também as comunidades que convivem diariamente com a atividade portuária?

A resposta passa pelo compromisso das empresas com o território onde atuam.

Nenhuma organização está isolada de sua realidade local. O sucesso de uma operação depende da qualidade da mão de obra disponível, da infraestrutura urbana, da formação de novos profissionais e das condições sociais do entorno. Investir nas comunidades não é apenas uma ação de responsabilidade social. É uma estratégia de desenvolvimento sustentável, que fortalece todo o ecossistema econômico.

Na Transbrasa, essa visão faz parte da nossa trajetória. Ao longo de 2026, destinaremos R\$ 1,25 milhão para apoiar 14 projetos sociais, culturais, esportivos, educacionais, de inclusão e de preservação ambiental na Baixada Santista. São iniciativas com diferentes objetivos, mas que compartilham o propósito de gerar oportunidades e contribuir para a construção de uma sociedade mais preparada para os desafios do futuro.

O mais importante é compreender que esses investimentos não devem ser vistos como ações paralelas à atividade empresarial. Eles fazem parte dela. Uma criança que encontra no esporte um caminho de desenvolvimento, um jovem que amplia seu acesso à educação, uma pessoa que conquista mais inclusão social ou uma comunidade que fortalece sua consciência ambiental representam ganhos que ultrapassam qualquer indicador financeiro.

Empresas portuárias lidam diariamente com planejamento de longo prazo. Investimos em infraestrutura, tecnologia, equipamentos e capacitação porque sabemos que resultados consistentes são construídos ao longo dos anos. O mesmo raciocínio vale para o desenvolvimento social. Transformações relevantes não acontecem de forma imediata. Elas exigem continuidade, comprometimento e visão estratégica.

O futuro dos portos brasileiros não será medido apenas pela quantidade de cargas movimentadas ou pelos recordes operacionais alcançados. Ele também será avaliado pela capacidade do setor de contribuir para cidades melhores, preparadas para crescer de forma sustentável.

Porque um porto eficiente movimenta mercadorias. Mas um porto comprometido com sua comunidade movimenta oportunidades. E esse, talvez, seja o legado mais importante que uma empresa pode deixar para a região onde construiu sua história.

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

O FUTURO DOS PORTOS BRASILEIROS NÃO SERÁ MEDIDO APENAS PELA QUANTIDADE DE CARGAS MOVIMENTADAS OU PELOS RECORDES OPERACIONAIS ALCANÇADOS. ELE TAMBÉM SERÁ AVALIADO PELA CAPACIDADE DO SETOR DE CONTRIBUIR PARA CIDADES MELHORES, PREPARADAS PARA CRESCER DE FORMA SUSTENTÁVEL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

TRANSPORTES – NAVEGAÇÃO – OPINIÃO - A CONVENÇÃO DE PEQUIM E A VENDA JUDICIAL DE NAVIOS



CRISTINA WADNER

Advogada especialista em Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro, Internacional e Processual Civil. Membro da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e diretora regional da Wista Brazil. Proprietária da Advocacia Cristina Wadner
opinio@portalbenews.com.br

Segurança jurídica internacional com dever de casa para o Brasil

Navios bloqueados ou abandonados ocupam berços, geram custos de custódia, deterioram-se rapidamente e podem criar riscos ambientais. Um sistema que permita alienação eficiente, título confiável e retorno célere do ativo à operação beneficia credores, compradores, autoridades portuárias e a cadeia logística.

Poucos ativos são tão globais quanto um navio. O casco pode ser arrestado em um país, vendido por ordem judicial em outro, financiado por banco estrangeiro e registrado sob bandeira diversa. Por isso, durante décadas, a venda judicial de embarcações conviveu com incerteza incompatível com o comércio marítimo: o comprador que adquiria o bem em hasta pública, com aparente “título limpo”,

ainda podia enfrentar resistência de registros estrangeiros ou arrestos fundados em créditos anteriores.

A entrada em vigor, em 17 de fevereiro de 2026, da Convenção das Nações Unidas sobre os Efeitos Internacionais das Vendas Judiciais de Navios, conhecida como Convenção de Pequim, é um marco ao enfrentar esse ponto cego. Preparada no âmbito da Uncitral (sigla em inglês para United Nations Commission on International Trade Law), conhecida no Brasil como Comissão das Nações Unidas para o Direito Comercial Internacional) e adotada pela Assembleia Geral da ONU em 7 de dezembro de 2022, a convenção cria regime uniforme para que a venda judicial realizada em um Estado Parte produza efeitos em outros Estados Partes, preservando a lei doméstica ao procedimento da venda e das condições para transferência livre de ônus.

O coração do tratado é o chamado clean title. Concluída a venda judicial conforme a convenção, a autoridade competente emite um Certificado de Venda Judicial. Esse certificado comprova que a alienação conferiu ao comprador propriedade livre de hipotecas, privilégios marítimos e demais direitos ou interesses anteriores, na medida em que tais ônus tenham sido extintos pela lei do Estado da venda. A regra central é que esse efeito seja reconhecido pelos demais Estados Partes, salvo a exceção restrita de ordem pública.

A convenção transforma segurança jurídica em procedimento. Antes da venda, exige aviso prévio aos interessados relevantes, como registradores, credores hipotecários, titulares de privilégios marítimos, proprietário e, quando aplicável, afretador a casco nu. Depois da venda, o certificado serve de base para cancelamento ou transferência do registro, novo registro do navio e impedimento de arresto fundado em crédito anterior.

A operacionalização prática desse regime contará com o apoio do Gisis (Global Integrated Shipping Information System), que é uma plataforma eletrônica da Organização Marítima Internacional destinada à centralização de informações marítimas. No âmbito da Convenção de Pequim, o Gisis servirá como repositório dos avisos e certificados de venda judicial, ampliando a transparência e permitindo que credores, compradores, registradores e autoridades portuárias verifiquem a situação jurídica do navio de forma padronizada.

Essa arquitetura corrige lacuna que instrumentos anteriores sobre hipotecas e privilégios marítimos não resolveram de forma suficiente. O problema nunca foi apenas saber quais créditos tinham preferência, mas assegurar que a venda judicial, realizada com devido processo, fosse respeitada além das fronteiras. Sem essa previsibilidade, o mercado embutia desconto de risco no preço do navio; com ela, cresce a confiança de compradores, financiadores e registradores.

É essencial evitar exageros: a convenção não torna toda venda judicial automaticamente eficaz no mundo inteiro. Seu regime é “fechado”: aplica-se entre Estados Partes e às vendas realizadas em um Estado Parte, com o navio fisicamente situado em seu território no momento da venda. Também não substitui o Direito Processual interno nem elimina a necessidade de contraditório, publicidade e notificações rigorosas.

O Brasil assinou a convenção em 17 de abril de 2025, sinalizando adesão política ao novo padrão internacional, mas a assinatura, por si só, não basta para produzir todos os efeitos internos e internacionais do tratado. A etapa seguinte é a ratificação e a internalização conforme o processo constitucional brasileiro. Para um país que busca ampliar financiamento naval, modernizar a frota e atrair capital privado para infraestrutura marítima, a ratificação seria medida de competitividade.

O impacto prático pode alcançar bancos públicos e privados, operações de leasing, hipotecas navais, afretamentos estruturados e disputas envolvendo embarcações arrestadas em portos nacionais. Também interessa ao setor portuário: navios bloqueados ou abandonados ocupam berços, geram custos de custódia, deterioram-se rapidamente e podem criar riscos ambientais. Um sistema que permita alienação eficiente, título confiável e retorno célere do ativo à operação beneficia credores, compradores, autoridades portuárias e a cadeia logística.

A agenda ESG reforça esse argumento, sem confundir instrumentos. A Convenção de Pequim não é tratado ambiental. Ainda assim, dialoga com a sustentabilidade ao reduzir incertezas sobre propriedade e destinação de embarcações, enquanto a Convenção de Hong Kong sobre reciclagem segura e ambientalmente adequada de navios, em vigor desde 26 de junho de 2025, regula a fase final do ciclo de vida dos navios. Segurança jurídica, financiamento e rastreabilidade também são componentes da transição marítima

A Convenção de Pequim não elimina todos os mares revoltos da execução marítima internacional. Ela oferece, porém, uma carta náutica comum. Para o Brasil, o próximo passo é transformar a assinatura em compromisso jurídico efetivo. Em um setor no qual o navio cruza fronteiras, mas o crédito depende de confiança, ratificar a convenção é afirmar que o país pretende ser porto seguro para investimento, execução eficiente e comércio marítimo global.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS ANUNCIA COMPRA DE 50% DO BLOCO ITAIMBEZINHO

Aquisição está alinhada à estratégia de longo prazo da companhia para a recomposição das reservas de petróleo e gás

Da Agência Brasil

A Petrobras anunciou nesta quarta-feira (10) acordo para adquirir 50% do campo de exploração de petróleo Itaimbezinho, no Polígono do Pré-Sal, na Bacia de Campos, a cerca de 190 quilômetros da costa do Rio de Janeiro.

A venda foi feita pela Equinor Brasil Energia, que representa a multinacional estatal sediada na Noruega. Nenhuma das companhias informou o valor do negócio. Como é um bloco exploratório, Itaimbezinho ainda não produz petróleo.



O campo de exploração de petróleo Itaimbezinho fica no Polígono do Pré-Sal, na Bacia de Campos, a cerca de 190 quilômetros da costa do Rio de Janeiro

De acordo com a Petrobras, a operação de compra reforça a relevância da atividade exploratória no país e “está alinhada à estratégia de longo prazo da companhia, visando à recomposição das reservas de petróleo e gás por meio de exploração de novas fronteiras e atuação em parceria”.

Petrobras e Equinor informaram que a operação de compra e venda reforça a sinergia entre ambas na Bacia de Campos. As companhias já exploram conjuntamente o projeto Raia – maior projeto de gás natural do país a iniciar produção nesta década – e a licença exploratória de Jaspe, do qual a Petrobras detém 60%.

O campo de Itaimbezinho havia sido adquirido pela Equinor em outubro de 2025, no 3º Ciclo da Oferta Permanente de Partilha (OPP), realizado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), agência reguladora do setor.

Nas OPPs, é vencedora a empresa que oferecer o maior percentual de excedente em óleo (divisão do lucro) para a União. Na ocasião, a Equinor arrematou o bloco sozinha com oferta de 6,95% do excedente.



Para valer, o negócio anunciado nesta quarta-feira precisa de aval da ANP e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), órgão do Ministério da Justiça e Segurança Pública, que busca garantir a livre concorrência e evitar abusos do poder econômico.

Pré-sal

O Polígono do Pré-Sal, no litoral do Sudeste, concentra os principais campos de produção do petróleo no país. Em abril de 2026, dado mais recente da ANP, os campos do pré-sal – sob uma espessa camada de sal, que pode chegar a 7 mil metros de profundidade – responderam por praticamente 82% da produção nacional de petróleo e gás. Foram 4,614 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe).

Boe é uma unidade de medida que padroniza o volume de gás natural e petróleo, convertendo o gás para o valor energético equivalente a um barril de petróleo bruto. Dessa forma, é possível somar a produção.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - ANP PROMETE PAGAR SUBVENÇÃO DO DIESEL

Em reunião com Lula, agência se comprometeu a iniciar pagamento semana que vem

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) prometeu nesta terça-feira ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva iniciar o pagamento das subvenções a produtores, importadores e distribuidores de combustíveis na próxima quinta-feira (18).

O compromisso foi as sumido em reunião convocada pelo presidente, justamente para cobrar soluções urgentes sobre os atrasos no repasse de subsídios ao óleo diesel. A medida busca reestabelecer o equilíbrio econômico do mercado e afastar o risco de desabastecimento em decorrência da retenção dessas verbas regulatórias.

Além da resolução sobre o diesel, a agenda abriu espaço para debates complexos sobre a regulação do mercado de gás de cozinha (GLP), evidenciando o esforço de alinhamento entre as políticas sociais e a governança das agências.

O Palácio do Planalto aproveitou a oportunidade para manifestar sua oposição às propostas de flexibilização no enchimento de botijões, argumentando que mudanças drásticas nas regras poderiam comprometer a segurança dos consumidores e a eficácia de programas governamentais de transferência de renda voltados à energia.

No dia anterior, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse que a reunião foi marcada para buscar “soluções mais imediatas” em relação às medidas setoriais que estão na agenda da reguladora.

Ele declarou que há “muitas vezes captação de margem inadequada” ao falar do setor de combustíveis e da tentativa do governo de frear a alta de preços no contexto da crise no Oriente Médio. Integrantes do governo têm reforçado que as empresas no setor não podem utilizar a retirada de impostos federais do diesel como artifício para aumentar a margem de lucro em seus negócios.

Lula queria explicações sobre a demora do pagamento da subvenção ao diesel e questões ligadas ao programa Gás do Povo. O governo federal já ampliou os requisitos de monitoramento do repasse das recentes subvenções econômicas adotadas para reduzir os preços de combustíveis, incluindo óleo diesel, aviação e Gás Liquefeito de Petróleo (GLP).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - LULA DIZ QUE NÃO ACEITARÁ NOVA TAXAÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS

Presidente quer estudo para provar que o governo Trump não tem direito de taxar o Brasil por supostas práticas comerciais desleais

Do Estadão Conteúdo



O presidente da República Lula disse que deseja saber quais são os direitos dos trabalhadores norte-americanos

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), afirmou nesta quarta-feira, 10, que não vai aceitar as últimas taxações dos Estados Unidos sobre produtos brasileiros por respeito aos trabalhadores. A declaração foi feita durante a abertura do Conselho, no Palácio do Itamaraty.

Lula disse ainda desejar ter um estudo sobre quanto ganha um trabalhador dos Estados Unidos para comparar com a realidade brasileira.

A intenção de Lula é evidenciar que os norte-americanos não possuem o direito de taxar o Brasil por supostas práticas comerciais desleais e suposta facilitação para a comercialização de produtos feitos com trabalho forçado.

“É preciso que vocês me apresentem um estudo urgente do quanto ganha um trabalhador americano, porque essa última imputação de taxa que eles colocaram para nós, nós não temos direito de aceitar por dignidade e respeito pelo o que nós fazemos aqui pelos trabalhadores brasileiros”, disse o presidente da República.

Lula também disse que deseja, neste estudo, saber quais são os direitos dos trabalhadores norte-americanos.

Ele disse também que os Estados Unidos possuem maior desmatamento que o Brasil. “Quero saber quais são os direitos que os trabalhadores americanos têm para ver um tal de diretor financeiro impor multa por conta do desmatamento. Será que eles não percebem que eles já estão carecas?”

Lula participou nesta quarta da abertura da 7ª Reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico, Social e Sustentável (CDESS), mais conhecido como “Conselhão”, realizado no Palácio Itamaraty. Criado no primeiro mandato do petista, o grupo é composto por integrantes da sociedade civil e debate políticas públicas e diretrizes do governo.

Balança

Enquanto isso, o comércio entre Brasil e Estados Unidos segue em desaceleração em 2026, segundo a mais recente edição do Monitor do Comércio Brasil-EUA, elaborado pela Amcham Brasil. Nos cinco primeiros meses do ano, a corrente de comércio bilateral somou US\$ 29,5 bilhões, queda de 14,3% em relação ao mesmo período de 2025, refletindo a retração simultânea das exportações e importações.

As exportações brasileiras para os Estados Unidos totalizaram US\$ 14,0 bilhões entre janeiro e maio, recuo de 16% em relação ao mesmo período do ano passado e o menor valor para o período desde 2022. Os produtos sujeitos a sobretaxas adicionais registraram retração ainda mais intensa, de 22,6%.

O levantamento identificou que as vendas brasileiras para os Estados Unidos apresentaram desempenho significativamente inferior ao das exportações brasileiras para o mundo, uma vez que as exportações totais do Brasil cresceram 8,7% entre janeiro e maio.



Pelo lado das importações, as compras brasileiras de produtos americanos recuaram 12,6%, somando US\$ 15,5 bilhões. Como resultado, o déficit brasileiro no comércio bilateral aumentou 43,3%, alcançando US\$ 1,5 bilhão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - ALVO DE TRUMP, PIX SERÁ MARCA DE ALTO RENOME

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, anunciou nesta quarta-feira, 10, que o Pix será reconhecido pelo Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI) como marca de alto renome, se tornando a primeira marca vinculada ao governo federal a alcançar essa classificação.

Trata-se de um reconhecimento da reputação, do prestígio e da confiança acumulados pelo sistema de pagamentos instantâneos criado pelo Banco Central (BC).

O anúncio foi feito em Brasília durante reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável, o Conselhão. “Na forma da Lei da Propriedade Industrial, é a maior proteção que se pode conferir a uma marca e ao seu símbolo”, afirmou o ministro Márcio Elias.

A iniciativa é uma resposta ao Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR, na sigla em inglês), que propôs uma nova tarifa de 25% sobre exportações brasileiras a partir de 15 de julho, após uma investigação sobre supostas práticas desleais do Brasil. Na minuta, o órgão cita o Pix múltiplas vezes como um instrumento que bloqueia a concorrência de empresas americanas.

A principal característica desse reconhecimento é a proteção da marca em todos os ramos de atividade econômica. Na prática, isso significa que a marca passa a ter proteção ampliada, independentemente da classe de produtos ou serviços para a qual foi originalmente registrada. A publicação do alto renome estará na Revista da Propriedade Industrial (RPI).

Mais cedo, a CCJ do Senado aprovou autonomia financeira e orçamentária ao Banco Central (BC). No relatório, está prevista a constitucionalização do Pix, além da proibição de concessão, permissão, cessão de uso, alienação ou transferência a outro ente público ou privado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL ABRE 13 NOVOS MERCADOS PARA PRODUTOS AGROPECUÁRIOS

Entre os novos países que terão relação comercial neste setor estão nações da América do Sul e Central, da África e da União Econômica Euroasiática

Do Estadão Conteúdo

O Brasil poderá exportar produtos agropecuários para 13 novos mercados, informaram o Ministério da Agricultura e o Ministério das Relações Exteriores, em nota conjunta. As aberturas foram formalizadas após a conclusão dos protocolos sanitários entre o governo brasileiro e os de cada país.

Os acordos envolvem Argentina, Bolívia, El Salvador, Equador, Etiópia, Guiné, Honduras, Nicarágua, Nigéria, Paraguai, República Dominicana, Venezuela e União Econômica Euroasiática.

A Argentina abriu seu mercado para sêmen de pacu-caranha (*Piaractus mesopotamicus*) do Brasil, enquanto a Bolívia permitiu a entrada de couro bovino salgado brasileiro. El Salvador autorizou a importação de material genético bovino do Brasil.



Para o Equador e República Dominicana, o Brasil poderá exportar milho pipoca, enquanto para a Guiana obteve aval para sementes de coco. Honduras, por sua vez, liberou a entrada de material genético bovino e mudas de cana-de-açúcar do Brasil. Nicarágua deu aval a sementes de pimenta habanero.

O Paraguai autorizou a entrada de sementes de mamona do Brasil, enquanto a Venezuela liberou a importação de sementes de maracujá. Para a Etiópia, o Brasil poderá exportar farinhas e gorduras de pescado, ruminantes e de outros animais e hemoderivados para alimentação animal. A Nigéria abriu o mercado para ovos férteis.

A União Econômica Euroasiática, composta por Rússia, Belarus, Casaquistão, Quirguistão e Armênia, aprovou a exportação de castanha de caju brasileira.

No ano, o País acumula 114 aberturas de mercado para produtos do agronegócio nacional.

A busca por novos mercados acontece enquanto recua o comércio brasileiro com os EUA. O diplomata Marcos Troyjo disse na terça-feira que as relações econômicas entre os países estão muito politizadas, o que tem reflexos no comércio e nos investimentos bilaterais.

“Não consigo lembrar de um momento em que as duas maiores democracias do Ocidente estiveram tão distantes. Do ponto de vista governamental, os Estados Unidos são de Vênus, e o Brasil é de Marte”, comentou Troyjo, que já foi presidente do Novo Banco de Desenvolvimento, o banco dos Brics, durante seminário do Lide.

Ele observou que nos últimos doze meses o comércio com os Estados Unidos representou menos de 10% da corrente comercial brasileira. Troyjo criticou o distanciamento entre os governos, lembrando que o governo brasileiro foi último a entrar em contato com o presidente Donald Trump após a sua posse, e não se esforçou muito para mudar a situação desde então.

“Nós somos muito diferentes. E isso, de certa maneira improdutivo, está se refletindo no nosso relacionamento comercial e no nosso fluxo de investimento estrangeiro direto”, afirmou Troyjo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - PAÍS TEM TEMPO PARA EVITAR VETO DA EU

Segundo executivo da JBS, Brasil pode conseguir exportar produtos de origem animal

Do Estadão Conteúdo

O CEO global da JBS, Gilberto Tomazoni, afirmou que o Brasil ainda tem tempo para atender às exigências da União Europeia (UE) para evitar o veto à exportação de produtos de origem animal e defendeu uma atuação coordenada entre governo e setor privado para garantir a continuidade do acesso ao mercado europeu.

Segundo o executivo, o principal desafio não está no cumprimento dos requisitos pelas empresas exportadoras, mas na necessidade de certificações oficiais emitidas pelo governo brasileiro.

“As indústrias já fazem isso, os produtos já cumprem a legislação, mas não é isso que eles estão pedindo. Eles estão pedindo que tenha uma certificação oficial do governo”, afirmou, durante participação no Agro 360º, evento promovido por Brazil Journal e The Agribiz.

O executivo avaliou que o Brasil conseguirá se adequar às novas exigências antes da entrada em vigor das restrições. “Nós temos tempo ainda, vamos correr, vamos agir rápido, vamos conseguir atender. Agora temos um tempo até setembro para provar que somos capazes”, afirmou.

Tomazoni destacou que a adaptação dependerá da parceria entre o setor público e a iniciativa privada. “Tem de existir parceria entre governo e iniciativa privada. A União Europeia vai exigir

garantias oficiais e o governo está trabalhando fortemente nisso. A indústria exportadora está participando para que possamos dar as garantias necessárias”, disse.

Para Tomazoni, embora a medida represente uma barreira comercial, ela também reflete exigências semelhantes às impostas aos produtores europeus. “É uma barreira mas, ao mesmo tempo, é uma legislação que eles usam para os produtores internos. Eles estão querendo ter equidade”, disse.

Questionado se o Brasil demorou para se preparar para as exigências europeias, o executivo evitou fazer críticas ao processo e afirmou que o foco deve estar na solução do problema. “Quando acontece, a gente olha para trás e fala que poderia ter feito isso ou aquilo. Mas ficar olhando para trás não vai resolver”, declarou.

Apesar do desafio imediato, Tomazoni afirmou que as exigências da UE fazem parte de uma tendência mais ampla de aumento das barreiras relacionadas à segurança alimentar e à rastreabilidade. Segundo ele, os países estão cada vez mais preocupados em proteger suas cadeias de abastecimento em meio às incertezas geopolíticas.

“Claramente a gente vai viver com isso. Não vai ser a última vez que vai acontecer”, afirmou. Para o executivo, o Brasil precisará investir em mecanismos permanentes de controle para manter sua competitividade. “Nós temos de construir sistemas de rastreabilidade e transparência para garantir que o Brasil possa acessar esses

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

POLÍTICA - COMISSÃO APROVA REDUÇÃO DA MAIORIDADE PENAL

Proposta de Emenda à Constituição para reduzir a idade mínima para 16 anos teve 44 votos a favor e 18 contra

Do Estadão Conteúdo



O texto aprovado na CCJ, além de reduzir a maioria penal, reduz a obrigatoriedade do voto e a idade mínima para exercer cargos públicos

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara dos Deputados aprovou uma proposta de emenda à Constituição (PEC) que reduz a maioria penal de 18 para 16 anos. O placar foi de 44 votos a

favor e 18 contra.

A PEC irá agora para uma comissão especial. Já há um acordo entre os deputados para alterar a redação e retirar os trechos relativos à obrigatoriedade do voto e da alteração da idade mínima exigida para candidatura a cargos políticos.

A redação em análise, além de reduzir a maioria penal, reduz a obrigatoriedade do voto e a idade mínima exigida para poder exercer cargos públicos. O texto permite que um cidadão pudesse ter 16 anos para concorrer a vereador. Hoje, o mínimo é 18. A idade mínima para se candidatar a presidente e senador passaria dos 35 para os 30 anos e de 21 para 18 anos para deputados federais, estaduais, prefeitos e vereadores.

O relator, deputado Coronel Assis (PL-MT), diz defender que a maioria seja reduzida no caso de crimes hediondos (como estupro e latrocínio), assim como nos casos de homicídio doloso e lesão



corporal seguida de morte. Adolescentes de 16 e 17 anos também cumpririam a pena em cela separada a quem tem 18 anos ou mais.

Pessoas a par das tratativas da aprovação da PEC dizem que os deputados Aluisio Mendes (Republicanos-MA) e Mendonça Filho (PL-PE) vão ser, respectivamente, presidente e relator da comissão especial da PEC. Essa foi a mesma dupla que comandou os trabalhos na comissão especial da PEC da Segurança.

“Defendo de forma muito clara e objetiva que a gente possa aprovar essa PEC, avancemos para a comissão especial e possamos oferecer à população o que ela quer: a redução da maioria penal para 16 anos”, disse.

Na comissão, o próprio Mendonça defendeu alterações no texto similares às sugestões apresentadas por Assis e propôs uma adição. “Defendo que a gente possa decidir em referendo popular essa PEC”, disse.

A proposta de referendo estava no texto da PEC da Segurança e foi retirada após articulação do governo com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB).

Essa PEC aprovada é de 2015 e de autoria do ex-deputado Gonzaga Patriota (PSB-PE). A ideia de texto sugerida por Assis vai na mesma linha de quando a Câmara aprovou uma PEC no mesmo ano de 2015 sobre o tema. Essa proposta acabou arquivada no Senado.

A deputada Talíria Petrone (PSOL-RJ) discursou contra a PEC. “O fortalecimento das trajetórias de adolescentes só ocorrerá pela garantia de direitos, pela expansão de políticas educacionais e pelo fortalecimento do Sistema Nacional de Atendimento Socioeducativo, e jamais pelo encarceramento de jovens de 16 anos em prisões dominadas pelo crime organizado”, afirmou a parlamentar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - MSC ALCANÇA 20% DA CAPACIDADE GLOBAL E AMPLIA LIDERANÇA INÉDITA

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

Com frota superior a 6 milhões de TEUs, a armadora suíço-italiana consolida a maior participação já registrada por uma única empresa no segmento de linhas regulares

LIDERANÇA ISOLADA

A Mediterranean Shipping Company (MSC) atingiu cerca de 20% de participação na capacidade global de transporte marítimo de contêineres, com frota superior a 6 milhões de TEUs. A marca consolida a liderança isolada da armadora suíço-italiana e representa o maior índice de concentração já registrado por um único operador no segmento de linhas regulares, segundo a consultoria Alphaliner.

HISTÓRICO

A MSC mantém a liderança no ranking mundial desde 2022 e encerrou 2025 com vantagem de aproximadamente 2,5 milhões de TEUs sobre a Maersk, segunda colocada. Ao longo de 2025, a companhia respondeu por cerca de 39% do aumento de capacidade das 12 maiores operadoras globais, adicionando mais de 830 mil TEUs em um único ano por meio de novas encomendas e aquisições no mercado secundário.

RITMO ACELERADO

A trajetória de crescimento é consistente no longo prazo. Dados da Unctad mostram que a participação da MSC na frota mundial quase dobrou em menos de duas décadas, passando de 9% em 2006 para cerca de 19% em 2024, um ritmo muito superior ao dos concorrentes diretos, Maersk e CMA CGM, que adotaram estratégias mais cautelosas de expansão de frota.

RECORDES NA RUMO

A operadora ferroviária Rumo transportou 8,2 bilhões de toneladas-quilômetro (RTK) em maio, volume recorde para a companhia e 8% acima do registrado no mesmo mês de 2024. O desempenho foi liderado pelo farelo de soja, com expansão de 27% na comparação anual (263 milhões de RTK adicionais), e pelos fertilizantes, que cresceram 182% (380 milhões de RTK adicionais). Os dados foram divulgados nessa quarta-feira, dia 11.

OPERAÇÃO NORTE

Um dos destaques da Rumo no mês passado foi o resultado a Operação Norte, corredor ferroviário da empresa que conecta o Centro-Oeste ao Porto de Miritituba (PA), escoando a produção de Mato Grosso. A movimentação de cargas nessa linha teve um crescimento de 8% no período.

DIA DOS NAMORADOS

O Aeroporto Internacional de Viracopos recebeu 319.257 kg de flores procedentes da Colômbia e do Equador entre 23 de maio e 2 de junho, em operação logística montada para abastecer o mercado brasileiro antes do Dia dos Namorados, em 12 de junho. Ao todo, foram descarregadas mais de 13 mil caixas e volumes, em voos comerciais e operações charter.

ROSAS VERMELHAS

A demanda neste período é impulsionada principalmente pela procura de rosas vermelhas, produto em que Colômbia e Equador são os maiores exportadores mundiais, responsáveis por mais de 70% das rosas comercializadas no mercado internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

POLÍTICA - TCU APROVA COM RESSALVAS CONTAS DO GOVERNO LULA DE 2025

Ministros consideram as contas fidedignas, mas apontam problemas no controle de renúncias fiscais e na trajetória da dívida pública

Da Agência Brasil



Entre as principais ressalvas do TCU está o empréstimo de R\$ 12 bilhões aos Correios, que, na avaliação do relator, foi aprovado sem análise técnica adequada

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou nesta quarta-feira (10), por unanimidade, as contas do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva referentes a

2025, mas com diversas ressalvas e alertas relacionados à execução orçamentária e financeira.

Os ministros seguiram na íntegra o parecer do relator das contas da União, Benjamin Zymler, que em seu voto afirmou que “as contas são fidedignas”. Contudo, Zymler apontou problemas no controle de renúncias fiscais e na trajetória da dívida pública, entre outros.

Entre as principais ressalvas indicadas está o empréstimo de R\$ 12 bilhões aos Correios, que, na avaliação do relator, foi aprovado pelo governo sem análise técnica adequada.

“Não houve um exame adequado do plano de recuperação nem dos riscos fiscais associados à concessão de garantia, pela União, ao empréstimo tomado à Empresa de Correios e Telégrafos”, disse Zymler ao apresentar o resultado do exame nas contas feito pelo corpo técnico do TCU.

As contas foram examinadas em sessão extraordinária na sede do TCU, em Brasília, que contou com a presença de três ministros de governo: Bruno Moretti (Planejamento), Vinícius de Carvalho (Controladoria-Geral da União) e Miriam Belchior (Casa Civil).

No relatório, Zymler reconheceu o cumprimento da meta fiscal para 2025, que era de gastos iguais às receitas, com tolerância de 0,25% de déficit. Contudo, ele ressaltou que o déficit do Governo Central (Tesouro Nacional, Previdência Social e Banco Central) ficou em 0,47%, o equivalente a R\$ 58,6 bilhões.

Outro ponto ressaltado pelo relator foi o tamanho das despesas que ficaram, por aprovação do Congresso, de fora da meta fiscal formal, na ordem de R\$ 48,7 bilhões. Isso prejudica a confiança nas regras fiscais, destacou Zymler.

Dívida pública

O corpo técnico do TCU apontou a discrepância entre o esforço fiscal realizado e aquele necessário para estabilizar a trajetória da dívida pública. Segundo cálculos da corte de contas, seria necessário um superávit primário de 1,94% no Governo Central.

Entre os alertas, o relatório apontou, por exemplo, a rigidez na execução orçamentária, com 91,4% dos gastos realizados pelo governo sendo de natureza obrigatória.

Outro alerta diz respeito ao tamanho das renúncias fiscais, que chegam a R\$ 544 bilhões, ou 4,7% do Produto Interno Bruto (PIB). Desse montante, 47% não têm prazo de vigência, enquanto mais de 47% de 21 das principais políticas não passam por avaliação periódica. Tais renúncias comprometem o esforço para que o governo cumpra a meta fiscal.

O TCU também destacou a pressão sobre as contas públicas exercida pelo patamar elevado da taxa básica de juros da economia, a Selic, que se encontra em 14,5% ao ano e majora o custo da dívida pública.

O parecer aprovado pelo plenário do TCU deverá agora ser encaminhado ao Congresso Nacional, a quem cabe a decisão final sobre a aprovação das contas de governo, ou seja, se elas atendem ao novo arcabouço fiscal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

POLÍTICA - CELULAR ROUBADO TERÁ DE SER DEVOLVIDO

Lula dará aval para Ministério da Justiça cobrar cidadãos que comprem aparelhos roubados

Da Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse nesta quarta-feira, 10, que dará aval para que o Ministério da Justiça e Segurança Pública avise pessoas que tenham posse de celulares roubados que é necessário devolver os aparelhos ao poder público.

Lula afirmou que o fato de que a maior parte das pessoas com celulares roubados é pobre o deixou com uma “inquietação” quanto às repercussões dessa medida. Mesmo assim, decidiu levar a iniciativa adiante e disse que vai despachar com o ministro da Justiça, Wellington César, nesta quarta.

O anúncio foi feito durante sessão plenária do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável (CDES), conhecido como Conselho. Lula foi o último a falar na sessão que se iniciou pela manhã e se estendeu até o início da tarde.

“Faz dez dias que o ministro da Justiça me apresentou um estudo para colocar em prática uma coisa chamada Telefone Seguro. Temos um cadastro com endereço e chassi de 2,5 milhões de celulares roubados. Não sabemos quem roubou, mas sabemos que foi roubado”, afirmou.

Lula continuou: “Eu ia passar uma mensagem dizendo que todos os 2,5 milhões de pessoas que estão com o celular roubado têm que devolver”. O presidente disse saber que rico não compra telefone roubado, mas que pobres comprem. “Essa inquietação econômica de quem está com telefone roubado mexeu com a minha cabeça, mas não posso ficar com essa dúvida, porque o Telefone Seguro vai deixar milhões de brasileiros tranquilos de que não vão mais ter o celular roubado”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

POLÍTICA - PT PEDE INVESTIGAÇÃO SOBRE ORÇAMENTO DE FILME DE BOLSONARO

Partido quer saber se houve desvio de recursos para a campanha eleitoral de Flávio Bolsonaro, pré-candidato à presidência

Da Agência Brasil



Os advogados do PT argumentam que Flávio Bolsonaro é o beneficiário final do dinheiro pedido a Daniel Vercaro, já que ele negociou investimento destinado a um fundo

O Partido dos Trabalhadores pediu nesta quarta-feira, 10, investigações contra a produção do filme “Dark Horse”, que retrata a vida do ex-presidente Jair Bolsonaro, junto à Polícia Federal (PF) e ao Supremo Tribunal Federal (STF).

Advogados do partido do presidente Luiz Inácio Lula da Silva querem que as autoridades investiguem se houve abuso de poder econômico e desvio de

recursos para o financiamento clandestino à pré-campanha do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência da República, além de outros possíveis ilícitos.

Na denúncia enviada à PF, o partido pede apuração sobre a origem, a circulação e a destinação de recursos financeiros relacionados ao filme, assim como a atuação de políticos, empresas e outras pessoas envolvidas no projeto.

Já na ADPF (Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental) protocolada junto ao STF, o PT quer uma investigação sobre o envolvimento de emendas parlamentares e a destinação de recursos financeiros ao filme.

Por trás das denúncias está o pedido feito por Flávio a Daniel Vercaro, então dono do banco Master, de US\$ 24 milhões (R\$ 134 milhões em valores à época) para produtor “Dark Horse”. Vercaro pagou US\$ 10,6 milhões (R\$ 61 milhões) entre fevereiro e maio de 2025.

Ao menos parte do dinheiro foi transferida pela Entre Investimentos e Participações (que atuava em parceria com empresas de Vercaro) para o fundo Havengate Development Fund LP, ligado ao advogado de Eduardo Bolsonaro no Texas, Paulo Calixto.

Flávio declarou que o dinheiro foi usado integralmente para a produção do filme, mas a PF já abriu uma apuração para descobrir se os recursos foram destinados a custear a permanência de Eduardo nos Estados Unidos.

“Como ponto central dos potenciais ilícitos praticados neste âmbito se encontra a destinação de emendas parlamentares ao Instituto Conhecer Brasil, de Karina Ferreira Gama, também proprietária da Go Up Entertainment, que produziu a cinebiografia ‘Dark Horse’, bem como a possível ocorrência



do delito previsto no art. 350 do Código Eleitoral (caixa dois) e de abuso de poder econômico”, diz a notícia de fato enviada à PF.

O PT alega que o projeto não se trata de apenas uma produção cinematográfica, mas um meio de promover Bolsonaro e o próprio Flávio, que é interpretado pelo ator Marcus Ornellas, em plena campanha eleitoral neste ano. “Dark Horse” tinha previsão de estreia em 11 de setembro, a menos de um mês do pleito.

Beneficiário

Os advogados argumentam que Flávio é o beneficiário final do dinheiro pedido a Vorcaro, uma vez que negociou “ativamente” o investimento, destinado a um fundo que “serve à articulação política internacional em benefício da candidatura de Flávio”.

“Sob essa perspectiva, a destinação de dezenas de milhões de reais para uma obra concebida para exaltar a figura central de um grupo político, com lançamento programado para o ápice da campanha eleitoral de 2026, apresenta inequívoca aptidão para interferir na formação da vontade do eleitorado e desequilibrar a disputa democrática”, diz a ação.

Além da questão do financiamento, o PT quer um pente-fino na produção do longa. O partido diz ser necessário checar os registros regulatórios audiovisuais junto à Agência Nacional do Cinema (Ancine), além de documentação do U.S. Copyright Office e da Biblioteca Nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

POLÍTICA - COMISSÃO DA CÂMARA QUER OUVIR GOVERNO

Parlamentares aprovam convite para ministros explicarem desafios da agenda diplomática

Do Estadão Conteúdo

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, da Câmara dos Deputados, aprovou nesta quarta-feira (10) requerimentos para ouvir ministro e assessor do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sobre os desafios na agenda diplomática brasileira.

Os convites foram aprovados em reunião deliberativa extraordinária e abrangem temas como as novas tarifas americanas sobre produtos brasileiros e a classificação do Primeiro Comando da Capital (PCC) e do Comando Vermelho (CV) como organizações terroristas pelos Estados Unidos.

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, foi requisitado para falar sobre dois casos: as tarifas impostas pelos EUA e o impacto da medida para a economia brasileira, e a determinação da Controladoria-Geral da União (CGU) para que o Itamaraty divulgue informações sobre hóspedes oficiais em representações brasileiras no exterior.

O assessor-chefe da Assessoria Especial da Presidência da República, Celso Amorim, também foi convidado. Os deputados querem ouvi-lo sobre as declarações do governo contrárias à equiparação das facções criminosas brasileiras ao terrorismo.

José Múcio, ministro da Defesa, também recebeu convite para comparecer à comissão. Os parlamentares querem esclarecimentos sobre os impactos do bloqueio no orçamento das Forças Armadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

POLÍTICA - LULA AMPLIA VANTAGEM SOBRE FLÁVIO BOLSONARO EM PESQUISA

Segundo levantamento Genial/Quaest, petista tem 44% das intenções de voto contra 38% do senador na simulação de segundo turno

Do Estadão Conteúdo



Lula ganhou força após divulgação de áudio de Flávio Bolsonaro cobrando dinheiro do banqueiro Daniel Vercaro

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) manteve a liderança numericamente nas intenções de voto no segundo turno da disputa presidencial, segundo pesquisa Genial/Quaest divulgada nesta quarta-feira, 10.

Este é o segundo mês seguido em que Lula pontuou numericamente acima de Flávio Bolsonaro (PL), seu principal adversário. O petista tem 44% das intenções de voto contra 38% do senador na simulação de segundo turno.

Lula passou por um período de queda na vantagem contra Flávio de agosto do ano passado a abril deste ano. Chegou a figurar numericamente atrás do senador em abril, quando Flávio teve 42% contra 40% de Lula. Depois da divulgação de conversas do filho mais velho do ex-presidente Jair Bolsonaro cobrando dinheiro do banqueiro Daniel Vercaro, Flávio perdeu força na corrida presidencial.

No primeiro turno, segundo a pesquisa, Lula tem 39% das intenções de voto. Flávio tem 29%. O ex-governador de Goiás Ronaldo Caiado (PSD) tem 3% e continua com dificuldades para alavancar sua candidatura em um cenário de alta polarização. O mesmo se aplica ao ex-governador de Minas Gerais Romeu Zema (Novo), que tem 2%. Renan Santos (Missão), do MBL, figura com 3%.

Esta é a primeira pesquisa Genial/Quaest divulgada com os nomes de Joaquim Barbosa (DC) e Aécio Neves (PSDB) nos cenários estimulados de primeiro e segundo turnos. O ex-ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) teve 1% das intenções de voto. O presidente do PSDB, 2%.

Primeiro turno

O cenário projetado pela pesquisa é o seguinte: Lula (PT): 39%; Flávio Bolsonaro (PL): 29%; Renan Santos (Missão): 3%; Ronaldo Caiado (PSD): 3%; Aécio Neves (PSDB): 2%; Romeu Zema (Novo): 2%; Augusto Cury (Avante): 1%; Joaquim Barbosa (DC): 1%; Samara Martins (UP): 1%; Cabo Daciolo (Mobiliza): 0%; Edmilson Costa (PCB): 0%; e Heró Bezerra (PRTB): 0%.

A pesquisa mediu o quão certos de seus votos os eleitores estão. Segundo o levantamento, 63% dos entrevistados disseram que suas escolhas são definitivas, enquanto 36% avaliaram que ainda podem mudar. Entre os que dizem votar em Lula, 71% estão certos da escolha, enquanto 29% podem mudar. Entre os que dizem votar em Flávio, 70% dizem ser definitiva, enquanto 30% podem mudar.

No caso de Caiado, 52% afirmaram que podem mudar de ideia quanto ao voto no ex-governador de Goiás, enquanto 44% estão certos de suas escolhas. Nos que dizem votar em Zema, 74% afirmaram que podem mudar e apenas 26% estão certos do voto. Os números indicam a possibilidade dos eleitores nos dois ex-governadores migrarem para outro candidato.

Segundo turno

Nas simulações de segundo turno, Lula tem seis pontos percentuais de vantagem contra Flávio e continua à frente dos demais adversários. A seguir, os cenários: Lula 44% x 38% Flávio; Lula 45% x 35% Zema; Lula 45% x 35% Caiado; e Lula 45% x 31% Renan Santos.

No cenário espontâneo, quando os entrevistados são perguntados sobre em quem votariam, sem que nenhum nome fosse apresentado, 23% disseram que votariam em Lula. É um ponto percentual a mais que em maio. O nome de Flávio foi citado por 17%, três pontos percentuais abaixo do registrado em maio. 56% dos entrevistados se disseram indecisos (eram 57% em maio).

A margem de erro estimada é de dois pontos percentuais, para mais ou para menos, com nível de confiança de 95%. A pesquisa foi realizada entre os dias 5 e 8 de junho, com 2.004 entrevistas presenciais. A pesquisa está registrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o número BR-07661/2026

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/06/2026

POLÍTICA - MICHELLE PROMETE APOIO NA HORA CERTA

Ex-primeira-dama diz que ajudará na campanha de Flávio Bolsonaro, mas não agora

Do Estadão Conteúdo

A ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro afirmou que irá pedir a prorrogação da prisão domiciliar humanitária ao marido, o ex-presidente Jair Bolsonaro, e que, no momento certo, irá ajudar na campanha à Presidência da República do enteado, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ).

O ministro do STF Alexandre de Moraes concedeu a prisão domiciliar humanitária a Bolsonaro em 24 de março, por um prazo de 90 dias. O período acaba ao fim deste mês. “Espero que ele continue em casa. Com certeza (pediremos mais tempo ao ministro), até porque ele (Bolsonaro) precisa estar em casa para pedir todos os cuidados”, disse ela a jornalistas na saída de um evento.

Questionada se vai ajudar na campanha de Flávio, ela respondeu que “no momento certo, com certeza”. “Agora quem está precisando de cuidados é o meu marido”, disse.

A ex-primeira-dama participou do evento de lançamento da pré-candidatura à Câmara dos Deputados do deputado distrital Thiago Manzoni (PL), em Brasília.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/06/2026

FINANÇAS - IBOVESPA RECUA 0,70% APÓS NOVAS AMEAÇAS DE TRUMP AO IRÃ

Com riscos geopolíticos, investidores adotam cautela e bolsa fecha em baixa, aos 168.619,26 pontos

Do Estadão Conteúdo



O melhor desempenho na sessão veio da Petrobras (PETR3 +1,50%; PETR4 1,17%), que acompanhou o aumento dos preços do petróleo

O Ibovespa fechou em baixa pela segunda vez na semana, com investidores voltando a ficar cautelosos após o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ameaçar o Irã com novos ataques. As declarações desfizeram a expectativa gerada pelo próprio Trump recentemente, de que um acordo capaz de encerrar o conflito e reabrir o tráfego de navios no Estreito de Ormuz seria fechado dentro de alguns dias.

A proximidade da abertura de capital da SpaceX também foi mencionada como um fator negativo tanto para a bolsa brasileira quanto para outros mercados. A avaliação é de que investidores estariam liquidando posições em diversos ativos para angariar recursos que serão usados na operação. “Além do ruído geopolítico, tem pessoas fazendo um pouco de funding para entrar na oferta”, disse Leonardo Morales, diretor da SVN Gestão.

O Ibovespa caiu 0,70%, a 168.619,26 pontos, mais perto da mínima (168.070,99) do que da máxima da sessão (169.812,46). A Vale foi o destaque negativo do pregão, com queda de 1,02%, subtraindo 0,12 ponto percentual da variação do índice. Na outra ponta, o melhor desempenho veio da Petrobras



(PETR3 +1,50%; PETR4 1,17%), que acompanhou o aumento dos preços do petróleo e contribuiu positivamente com 0,16 ponto ao Ibovespa no dia.

Felipe Cima, especialista de renda variável da Manchester Investimentos, ressalta que, além do conflito no Oriente Médio, os investidores também passam a adotar uma postura mais cautelosa antes do anúncio de decisões de política monetária relevantes na semana que vem nomeadamente a do Federal Reserve, o banco central dos Estados Unidos, e a do Banco Central brasileiro.

No Brasil, há uma discrepância nas expectativas. O mercado prevê maior chance de manutenção da Selic em 14,50%, mas economistas acham que o BC reduzirá os juros e indicará que os riscos de a inflação ficar acima do previsto aumentaram, o que impediria novas reduções à frente.

“Se parar agora, o mercado vai começar a exigir alta de juros”, diz Cima, acrescentando que para a Bolsa voltar a subir seria necessário o Banco Central diminuir a Selic. Ele acrescenta que a inflação trabalha contra este cenário, mas que a redução dos incentivos fiscais com efeito na atividade econômica permitiria um afrouxamento monetário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

FINANÇAS - DÓLAR FECHA EM LEVE QUEDA DE 0,09%

Cotada a R\$ 5,17, divisa norte-americana ainda acumula alta de 0,30% na semana

Do Estadão Conteúdo

O dólar firmou leve baixa no período da tarde desta quarta-feira, 10, após forte volatilidade pela manhã e com o real voltando para uma toada de recuperação após ter tido uma das piores performances entre pares emergentes na semana passada.

Apesar das ameaças do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ao Irã, a alta menor do que a esperada no núcleo índice de preços ao consumidor (CPI, na sigla em inglês) dos EUA reduziu o temor de uma pressão adicional sobre os juros americanos, aliviando o estresse no mercado cambial.

Depois de máxima a R\$ 5,1976 (+0,39%) e mínima a R\$ 5,1596 (-0,35%) no mercado à vista pela manhã, o dólar fechou em baixa de 0,09%, a R\$ 5,1726.

A divisa norte-americana ainda acumula alta de 0,30% na semana e 2,57% no mês, mas queda de 5,76% em 2026. Já o contrato futuro para julho cedia 0,10% por volta das 17h15, destoando da tímida alta de 0,13% do índice DXY, que mede o dólar contra seis pares fortes.

A percepção de que a guerra no Oriente Médio pode se prolongar balizou a máxima do dólar mais cedo, visto que o presidente Donald Trump prometeu que Washington voltará a atacar o Irã ainda nesta quarta, após bombardeios contra alvos iranianos na madrugada. À tarde, o republicano disse ainda que o exército do Irã está derrotado.

O operador de câmbio José Carreira, da Fair Corretora, afirma que já era previsto que o dólar abriria em alta em função dos ataques dos EUA ao Irã de madrugada e com o estreito de Ormuz novamente fechado, com a leitura de que um preço do petróleo mais elevado pode gerar inflação maior no mundo inteiro, inclusive no Brasil.

No âmbito inflacionário, contudo, o fato de o núcleo do CPI dos Estados Unidos, que exclui itens voláteis como alimentos e energia, ter vindo abaixo do esperado deu um gás para que o real conseguisse voltar para uma tendência de discreta apreciação, depois de ter sido uma das divisas emergentes com pior desempenho na semana passada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

JUSTIÇA - SUPREMO SUSPENDE JULGAMENTO DE RECURSOS DE BIG TECHS

Análise de pedidos contra decisão que ampliou responsabilidade das plataformas digitais será retomada nesta quinta-feira

Do Estadão Conteúdo



O ministro Dias Toffoli propôs fixar um prazo de 60 dias para que as big techs apliquem as obrigações estruturais determinadas pelo STF

O Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu, nesta quarta-feira, 10, o julgamento de recursos contra a decisão que ampliou a responsabilidade de plataformas digitais por conteúdos ilícitos publicados pelos usuários. A análise será retomada nesta quinta-feira, 11, com a conclusão do

voto do relator, Dias Toffoli.

Ao longo da sessão, Toffoli propôs alguns ajustes técnicos na redação da tese fixada pelo Supremo. Até o momento, contudo, ele defendeu a manutenção da maior parte da decisão, que obriga as big techs a atuarem de forma mais proativa para remover conteúdos criminosos nas redes sociais.

“Nós fomos muito equilibrados ao estabelecer, à unanimidade, essa tese. Não se trata de censura, como muitas vezes alguns alegam. Aquele que teve (conteúdo) retirado, por determinação da plataforma, pode ir à Justiça pedir para restabelecer, e isso não gerará indenização da plataforma. É um modelo de pesos e contrapesos neste novo mundo que estamos a viver”, afirmou.

Um dos ajustes é em relação à chamada “presunção de responsabilidade” das plataformas no caso de anúncios e impulsionamentos pagos. Toffoli propôs a substituição da expressão por “presunção relativa de culpa”, atendendo a um pedido do Facebook. Segundo Toffoli, o objetivo da alteração é “trazer clareza e segurança jurídica”.

Em junho de 2025, o Tribunal decidiu que o artigo 19 do Marco Civil da Internet (MCI) é parcialmente inconstitucional. Esse artigo impede a responsabilização civil das plataformas por danos causados por conteúdos de terceiros, salvo quando a empresa descumpra uma ordem judicial de remoção.

Crimes contra a honra

Com a decisão, o artigo 19 continua valendo apenas para crimes contra a honra (injúria, calúnia e difamação). Nesses casos, a retirada do conteúdo depende de decisão judicial.

Para os demais ilícitos, passa a prevalecer a lógica do artigo 21: o conteúdo deve ser removido após notificação do usuário, sem necessidade de ordem judicial prévia. Esse artigo já funcionava como exceção ao artigo 19 em situações específicas, como violações de direitos autorais e divulgação de nudez sem autorização.

Entre as autoras dos recursos estão o Google e o Facebook. As duas empresas pedem que o Supremo esclareça a partir de quando a decisão começa a valer, já que o acórdão se limita a dizer que os efeitos se aplicam ao futuro. “Isso deixa em aberto questões fundamentais sobre sua aplicabilidade a situações pretéritas já discutidas em processos em curso”, alega o Facebook.

Nos embargos de declaração apresentados ao STF, as empresas também alegam haver “omissões” e “obscuridades” na tese fixada pela Corte. A Meta pede que a tese mencione apenas conteúdos “manifestamente” ilícitos ou criminosos, para evitar risco de censura ou remoções indevidas.

Já o Google afirma que a redação aprovada pelo STF pode provocar interpretações divergentes nos tribunais inferiores e solicita parâmetros mais objetivos para a responsabilização.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

JUSTIÇA - FACHIN CRITICA AÇÕES CONTRA JUDICIÁRIO

Presidente do STF reclama de tentativas de questionar atos da justiça brasileira no exterior

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, criticou tentativas de “constrangimento político” que buscam, no exterior, questionar “atos regularmente praticados por autoridades nacionais”.

As declarações foram feitas nesta quarta-feira, 10, durante a cerimônia de lançamento do Anuário da Justiça 2026, na sede da Corte.

“Em um mundo profundamente interconectado, campanhas de deslegitimação institucional, tentativas de constrangimento político e iniciativas destinadas a questionar, em jurisdições estrangeiras, atos regularmente praticados por autoridades nacionais podem produzir efeitos que ultrapassam fronteiras”, afirmou o ministro.

A fala ocorre em meio a medidas anunciadas pelos Estados Unidos contra o Brasil, como a classificação de facções criminosas brasileiras como organizações terroristas e a sinalização de novas tarifas sobre importações do Brasil, atribuídas, entre outros pontos, ao Pix.

Fachin também fez alertas sobre a diferença entre cooperação internacional e ingerência. “A cooperação entre Estados democráticos é valor fundamental do mundo contemporâneo. Contudo, cooperação não se confunde com ingerência. O respeito recíproco entre nações pressupõe o reconhecimento da legitimidade de suas instituições constitucionais e da independência de seus órgãos jurisdicionais”.

Fachin afirmou que a democracia “atravessa um período de fortes tensões em diversas partes do mundo” e que movimentos que questionam instituições fundamentais do Estado de direito têm se fortalecido.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

INTERNACIONAL - EUA FAZEM NOVOS ATAQUES AO IRÃ; ORMUZ É TOTALMENTE FECHADO

Se alguma embarcação tentar passar pelo Estreito de Ormuz será considerada alvo inimigo pelos iranianos

Do Estadão Conteúdo



A Marinha do Irã decretou que o Estreito de Ormuz estará totalmente fechado “até novo aviso”

Múltiplas explosões foram ouvidas nas regiões de Gorgan, Qeshm e Hergam, no Irã, após o início dos bombardeios das Forças Armadas dos Estados Unidos. O presidente americano, Donald Trump, afirmou que caças dos EUA estão sobrevoando o espaço aéreo iraniano.

“Os ataques aéreos vão terminar em breve”, disse Trump à Fox News. “Falei diretamente com autoridades iranianas e

eles pediram que eu parasse os bombardeios”.

Trump disse que os israelenses não estiveram envolvidos nos ataques ao Irã e não descartou a possibilidade de novas operações. Até o momento há relatos na mídia iraniana de troca de ataques marítimos entre as forças iranianas e dos Estados Unidos.

Segundo a agência de notícias Mehr, a Marinha do Irã decretou que o Estreito de Ormuz estará totalmente fechado “até novo aviso”. De acordo com a reportagem, nenhuma embarcação poderá sair do Golfo Pérsico e no Mar de Omã e em caso de aproximação ao Estreito de Ormuz será considerada alvo inimigo pelos iranianos. O secretário de Guerra dos EUA, Pete Hegseth, afirmou que as Forças Armadas americanas iriam atacar o Irã nesta quarta à noite com muita força, corroborando as ameaças do presidente Donald Trump de mais cedo.

“Atingiremos o Irã sob nossos termos, em alvos que aumentam nosso ambiente em campo para operar e diminuir as capacidades militares que o Irã deseja ter”, disse Hegseth a repórteres.

Hegseth ainda disse que o objetivo do presidente Trump é continuar as negociações e Teerã tem a oportunidade de fazer um acordo, com os ataques visando pressionar o país persa a aceitar as tratativas. “Negociaremos com bombas se for necessário”, acrescentou.

Sem chance de acordo

O embaixador do Irã nas Nações Unidas, Amir Saeid Iravani, disse ao Conselho de Segurança que um acordo sustentável para acabar com a guerra com os EUA e Israel não pode ser alcançado por meio de ameaças, intimidações e uso da força.

Questionado sobre a reação iraniana a alvos americanos no Golfo Pérsico, o secretário americano afirmou que a habilidade do Irã em contra atacar despencou severamente. “Sabemos quanta pressão o Irã está sofrendo e sabemos o que queremos atingir, e eles não podem nos impedir”.

Há pouco, a Embaixada dos Estados Unidos no Iraque emitiu um alerta para que cidadãos americanos não viagem ao país “por nenhum motivo” e quem estiver na região saia assim que possível. O órgão pediu que os cidadãos mantenham vigilância, diante da possibilidade de fechamento de espaços aéreos repentinamente e sem aviso prévio.

Em paralelo, a mídia iraniana aponta que sons de explosões e o acionamento de defesas aéreas já são ouvidos

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026

INTERNACIONAL - TRUMP ASSINA PROJETO ANTI-IMIGRAÇÃO

Presidente destina US\$ 38 bilhões para o Serviço de Imigração e Controle de Alfândegas

Do Estadão Conteúdo

O presidente dos EUA, Donald Trump, assinou nesta quarta-feira, 10, uma lei que dá à sua agenda de imigração e deportação um impulso de quase US\$ 70 bilhões para o restante de seu tempo na Casa Branca.

O projeto destina US\$ 38 bilhões para o Serviço de Imigração e Controle de Alfândegas dos EUA e US\$ 26 bilhões para a Patrulha de Fronteira. Um adicional de US\$ 5 bilhões cobriria custos imprevistos, de acordo com a Casa Branca.

Trump assinou a legislação no Salão Oval um dia após os republicanos da Câmara aprovarem a medida por uma votação de 214-212, apesar das objeções dos democratas. Sua assinatura encerrou uma disputa de quase seis meses sobre o financiamento do Departamento de Segurança Interna que começou com as mortes a tiros de dois cidadãos americanos, Alex Pretti e Renee Good, em janeiro, durante operações federais de fiscalização de imigração em Minneapolis.

Os democratas começaram a exigir mudanças na fiscalização da imigração após os tiroteios, criando um impasse que levou os republicanos a seguirem sozinhos no financiamento.

As agências serão financiadas pelos próximos três anos. A nova lei antecipa o financiamento anual de rotina, garantindo um fluxo praticamente ininterrupto de dinheiro enquanto o governo Trump busca deportar cerca de 1 milhão de pessoas por ano.

A legislação foi desviada por mais de US\$ 1 bilhão para a segurança da Casa Branca, incluindo para o novo salão de festas de Trump, e um fundo de US\$ 1,8 bilhão para compensar seus aliados que afirmam ser vítimas de perseguição política. Ambas as propostas se tornaram politicamente tóxicas e foram descartadas.

O projeto, conforme aprovado, focou exclusivamente na fiscalização da imigração, um tema que os republicanos trataram como uma questão definidora entre os dois principais partidos políticos e que esperam que os leve à vitória nas eleições de meio de mandato de novembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/06/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

FIM DA ESCALA 6 X 1: HUGO MOTTA ESCOLHE LEO PRATES PARA RELATAR PL DO GOVERNO SOBRE JORNADA DE TRABALHO

Por Ana Carolina Diniz



**O deputado Leo Prates (Republicanos-BA) —
Foto: Kayo Magalhães / Câmara dos Deputados**

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), anunciou que o deputado Leo Prates (Republicanos-BA) será o relator do projeto de lei sobre a redução da jornada de trabalho enviado pelo Executivo. Prates também foi o relator da PEC que reduziu a jornada semanal de trabalho de 44 para 40 horas e acabou com a escala 6x1, proposta que agora tramita no Senado.

Em suas redes sociais, Motta afirmou que a intenção é manter no projeto de lei o mesmo texto aprovado na PEC. Também pelas redes sociais, Prates confirmou que o objetivo é trabalhar para preservar o conteúdo aprovado anteriormente.

Na publicação, Motta disse que a aceleração da proposta do Poder Executivo também tem como objetivo destravar a pauta de votações da Câmara dos Deputados. O projeto do governo estava em regime de urgência, e o líder do governo na Câmara, Paulo Pimenta, afirmou que não retiraria esse status. Nos bastidores, deputados avaliam que a iniciativa também funciona como uma forma de pressionar o Senado a votar a PEC, diante da possibilidade aventada por alguns senadores de deixar a análise da proposta para depois das eleições.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/06/2026

FIM DA ESCALA 6 X 1: HUGO MOTTA ESCOLHE LEO PRATES PARA RELATAR PL DO GOVERNO SOBRE JORNADA DE TRABALHO

Por Ana Carolina Diniz



O deputado Leo Prates (Republicanos-BA) — Foto: Kayo Magalhães / Câmara dos Deputados

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), anunciou que o deputado Leo Prates (Republicanos-BA) será o relator do projeto de lei sobre a redução da jornada de trabalho enviado pelo Executivo. Prates também foi o relator da PEC que reduziu a jornada semanal de trabalho de 44 para 40 horas e acabou com a escala 6x1, proposta que agora tramita no Senado.

Em suas redes sociais, Motta afirmou que a intenção é manter no projeto de lei o mesmo texto aprovado na PEC. Também pelas redes sociais, Prates confirmou que o objetivo é trabalhar para preservar o conteúdo aprovado anteriormente.

Na publicação, Motta disse que a aceleração da proposta do Poder Executivo também tem como objetivo destravar a pauta de votações da Câmara dos Deputados. O projeto do governo estava em regime de urgência, e o líder do governo na Câmara, Paulo Pimenta, afirmou que não retiraria esse status. Nos bastidores, deputados avaliam que a iniciativa também funciona como uma forma de pressionar o Senado a votar a PEC, diante da possibilidade aventada por alguns senadores de deixar a análise da proposta para depois das eleições.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/06/2026

‘PAUTA-BOMBA’: PLANALTO ESPERA QUE MOTTA CONTENHA AVANÇO NA CÂMARA DE DÍVIDAS RURAIS, MAS HISTÓRICO PREOCUPA GOVERNO

Senado aprovou proposta cujo impacto estimativo pelo Executivo é de R\$ 140 bilhões em dez anos

Por Victoria Azevedo e Fabio Graner — Brasília



Plenário do Senado após aprovar a renegociação de dívidas rurais — Foto: Carlos Moura/Agência Senado

O Palácio do Planalto aposta na proximidade com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), e no bom momento da relação do parlamentar com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para conter, ao menos por ora, o avanço do projeto de negociação de dívidas rurais aprovado no Senado. A proposta foi aprovada na quarta-feira no Senado, contrariando a equipe econômica do governo, que calcula um impacto nas contas públicas de R\$ 140 bilhões nos próximos dez

anos.

A leitura é que Motta tem feito gestos ao governo, dialogando mais, e que, por isso, tende a acatar um pedido para não avançar com esse tema neste momento. Um parlamentar governista afirma ainda que Motta não deverá comprar nenhuma briga com o Executivo neste momento, ainda mais em ano eleitoral — ele busca apoio de Lula para eleger o pai, o prefeito Nabor Wanderley, para uma vaga ao Senado pela Paraíba.

Um aliado de primeira hora de Motta diz que a Câmara não deverá cometer “nenhuma loucura”, indicando que o texto, tal qual aprovado pelos senadores, não deve avançar na Casa. Ele afirma que não há disposição na cúpula de uma postura de enfrentamento ao Planalto neste momento.

Apesar disso, auxiliares do governo ponderam que não há garantias concretas de que isso vai se materializar. Um interlocutor da equipe econômica lembra que recentemente a Câmara aprovou a pauta-bomba da “PEC das igrejas” (que amplia a imunidade tributária dos templos), com um custo de até R\$ 10 bilhões ao ano (em cálculos mais recentes do governo) e antes avançou em outros temas com alto impacto fiscal, como os benefícios aos agentes comunitários de saúde.

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), inclusive, reclamou em conversas de bastidores com representantes do governo que estava sendo pressionado a votar as pautas-bomba porque elas avançaram na Câmara com o aval de Motta.

Outro problema é a pressão da bancada ruralista, a maior da Casa em termos setoriais e com alto poder de mobilização e convencimento. Assim, mesmo com alguns integrantes do governo afirmando que o deputado defende o equilíbrio das contas públicas e que seria irresponsável avançar com uma proposta com tamanho impacto, o risco de ele não conseguir ou não querer segurar o andamento do tema não pode ser desprezado.

Pauta trancada

A favor da estratégia do governo é que a pauta da Câmara está travada por causa do regime de urgência do projeto de lei que foi enviado pelo Executivo para tratar do fim da escala de trabalho 6x1. O Planalto não deve, por ora, recuar dessa urgência, a despeito dos pedidos de Motta. A avaliação é que isso pressiona o Senado para debater o tema, além de impedir o avanço de pautas-bomba na Casa.

Nesta quinta-feira, no entanto, Motta sinalizou que o projeto deverá ser analisado na Câmara para destravar a pauta do plenário. Ele designou o deputado Leo Prates (Republicanos-BA) para relatar o projeto em questão, e a ideia é que seja o mesmo texto aprovado da PEC. Segundo relatos feitos a interlocutores, o presidente da Câmara quer votar o texto na próxima semana.

Distanciamento de Alcolumbre

Essa proximidade com Motta ocorre num momento de distanciamento com Alcolumbre. Ele se afastou do governo Lula no processo de indicação de Jorge Messias para uma vaga ao Supremo Tribunal Federal (STF). O Planalto avalia que Alcolumbre orquestrou essa derrota histórica ao governo federal. Nesta semana, ministros do governo se reuniram com o senador e tiveram a sinalização de que ele não avançaria com as pautas-bomba, o que não ocorreu.

Nesse encontro, segundo relatos, Alcolumbre pediu um encontro com Lula. O petista sinalizou a aliados que deverá se encontrar com o senador, mas ainda não há uma data prevista.

Após a votação no Senado, o ministro da Fazenda, Dario Durigan, anunciou que o governo deverá vetar o texto, caso aprovado na Câmara, e levar ao STF, por considerar inconstitucional a medida. O ministro disse que o custo do projeto não é suportado pelas contas públicas.

— Não é suportado pelas contas. Partes do projeto têm que ser revistas na Câmara dos Deputados ou, eventualmente, em veto do presidente da República e, se preciso, a gente vai questionar eventual ação do Congresso que não cumpra a Lei de Responsabilidade Fiscal no Supremo Tribunal Federal. Isso tudo a ser avaliado com rigor, com serenidade e com ampla comunicação, amplo diálogo com o Congresso, que é o que eu sempre tenho feito desde o começo 00 disse.

A prioridade da equipe econômica é frear o andamento de pautas-bomba no Legislativo. Apesar das derrotas no cenário, há uma leitura de que é possível evitar complicações nos textos por meio do diálogo e negociação com os parlamentares. Um integrante do governo que despacha no Planalto diz que a orientação é não criticar pessoalmente Alcolumbre, mas buscar o diálogo.

Um auxiliar direto de Lula diz ainda que é preciso reforçar que a responsabilidade fiscal é uma atribuição do Executivo e também do Legislativo. Ele diz que há uma contradição no discurso dos parlamentares, que exigem essa responsabilidade do governo federal a todo momento, mas aprovaram três pautas-bombas num único dia no Senado. Governistas enxergam no avanço dessas matérias como um instrumento de pressão de Alcolumbre.

Governistas apostam nessa conversa entre Alcolumbre e Lula para contornar os ruídos do Planalto com a cúpula do Senado, pavimentar a votação da agenda de interesse do Executivo e evitar o avanço de demais pautas-bomba. Uma ala do governo, mais pragmática, defende que Lula se reúna com o presidente do Senado para distensionar a relação e garantir a aprovação da agenda do Executivo no Congresso. Outro grupo de aliados, no entanto, diz que o petista não deve se encontrar com Alcolumbre enquanto não houver sinalização positiva do parlamentar e sem o que consideram um comportamento "faca no pescoço".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/06/2026

DISTRIBUIDORAS APOIAM AGU EM AÇÃO NO STF CONTRA BENEFÍCIO FISCAL AO REFINO NA ZONA FRANCA DE MANAUS

Por Ana Carolina Diniz



O prédio da AGU — Foto: Pablo Jacob

O Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e Lubrificantes (Sindicom) divulgou nota nesta quinta-feira em apoio à manifestação apresentada pela Advocacia-Geral da União (AGU) na ADI 7963, em tramitação no Supremo Tribunal Federal (STF), que discute a concessão de benefício fiscal ao refino de petróleo na Zona Franca de Manaus. A AGU considerou a norma inconstitucional e recomendou a suspensão imediata.

Segundo estimativas do setor, a medida pode representar cerca de R\$ 1,3 bilhão por ano em tributos não recolhidos. Para a entidade, a manifestação da AGU reforça preocupações já apresentadas ao Supremo sobre os impactos concorrenciais da medida, incluída na regulamentação da Reforma Tributária. O Sindicom defende a preservação da neutralidade tributária e da igualdade de condições entre os agentes do mercado de combustíveis.

"A manifestação da AGU reforça um dos princípios centrais da Reforma Tributária: a neutralidade. A concessão de um benefício estimado em R\$ 1,3 bilhão por ano para um único agente econômico altera as condições de concorrência e afeta a previsibilidade necessária para investimentos e planejamento das empresas", afirma Mozart Rodrigues, diretor-executivo do Sindicom.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/06/2026

BRASKEM DISPARA APÓS FUNDO LIGADO À IG4 INICIAR PROCESSO PARA AQUISIÇÃO TOTAL DA COMPANHIA

Shine I protocolou pedido de OPA na CVM e na B3 para comprar 100% das ações da petroquímica
Por Roberto Malfacini Jr. — Rio

As ações da Braskem chegaram a subir 11,1% durante as negociações desta quinta-feira. O otimismo do mercado financeiro aconteceu logo após a companhia anunciar que recebeu uma proposta para ser comprada inteiramente pelo fundo de investimento Shine I.

O fundo protocolou o pedido de registro para uma Oferta Pública de Aquisição (OPA) junto à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), o órgão que fiscaliza o mercado financeiro, e à Bolsa de Valores (B3). Na prática, a OPA é um mecanismo em que um investidor faz uma proposta pública para comprar as ações dos atuais donos e minoritários da empresa por um determinado preço.



Fábrica da Braskem — Foto: Bloomberg

O objetivo do fundo é adquirir 100% das ações ordinárias (que dão direito a voto) e preferenciais (que dão preferência no recebimento de dividendos) da petroquímica, em contrapartida oferecida aos acionistas minoritários exatamente o mesmo preço pago pelo fundo à Novonor pela sua participação.

O Shine I é um Fundo de Investimento em Participações (FIP), um tipo de condomínio financeiro que reúne dinheiro de grandes investidores para comprar fatias de

empresas. Ele é controlado pela IG4 Capital, uma gestora de fundos de private equity, companhias que comprem participações em empresas que não estão na Bolsa ou que passam por reestruturações, com forte atuação na América Latina.

Segundo a Braskem, o movimento faz parte de uma exigência regulatória que ocorre após a mudança no controle de uma companhia, já que a IG4 comprou a participação da Novonor (ex-Odebrecht), antiga controladora da petroquímica.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/06/2026

LEILÃO DE BATERIAS JÁ ATRAI NOVAS FÁBRICAS PARA O BRASIL

Unidades serão erguidas em SC e CE e devem ganhar escala com primeiro certame do setor, previsto para dezembro. Expectativa é de R\$ 8 bilhões em investimentos

Por Camila Muniz — Rio



Baterias da WEG: empresa recebeu financiamento do BNDES para construir nova fábrica, em Itajaí (SC). Unidade, com 2GWh, será a maior do tipo no país (SC) e será aberta em 2027 — Foto: Divulgação/WEG

O mercado de sistemas de armazenamento de energia em baterias (BESS, na sigla em inglês) vive a expectativa de ganhar escala com a realização do primeiro leilão de baterias do país, previsto para dezembro. O certame — cujas regras foram publicadas pelo Ministério de Minas e Energia na

semana passada — já vem mobilizando empresas do setor e estimulando novos negócios, incluindo a construção de fábricas de baterias no Brasil. A estimativa da Associação Brasileira de Soluções de Armazenamento de Energia (ABSAE) é que o leilão movimentará cerca de R\$ 8 bilhões em investimentos.

As baterias são vistas como solução estratégica para mitigar o curtailment, como é chamado o corte forçado de geração em usinas solares e eólicas em momentos em que há excesso de oferta. Elas podem guardar o volume excedente de eletricidade para injetá-lo na rede posteriormente, sobretudo nos horários de pico de consumo, contribuindo para ampliar a segurança energética do país e diminuir o risco de apagões.

— Além do impacto econômico, o leilão cria previsibilidade e acelera o desenvolvimento tecnológico. O setor trabalha com diferentes tecnologias de baterias e modelos de negócio, e a expectativa de contratação em escala naturalmente aumenta o interesse industrial no país — observa o diretor-executivo da ABSAE, Fabio Lima. — O certame tende a posicionar o Brasil como um hub regional relevante para soluções de armazenamento na América Latina.



Baterias da Anodox fornecidas a uma empresa de construção civil da Suécia. Com elas, o gerador que fica no canteiro de obras não precisa ficar ligado o tempo todo, economizando combustível — Foto: Divulgação/Anodox

Uma das empresas que já anunciaram investimentos na indústria é a WEG, especializada em soluções de engenharia elétrica. Em fevereiro, a companhia recebeu financiamento de R\$ 280 milhões do BNDES para modernizar uma unidade dedicada à produção e integração de BESS e construir outra fábrica, que será a maior do tipo

no país. Ambas as estruturas ficam em Itajaí (SC). Com a execução das obras, a capacidade produtiva será de até 2 gigawatts-hora (GWh) por ano.

Início de operação em 2027

A nova unidade deve ficar pronta no fim de 2027 e focará na fabricação de BESS para aplicações comerciais, industriais e utility scale (grande porte), atendendo a usinas renováveis e projetos de infraestrutura de rede, por exemplo.

Segundo o vice-presidente de Automação e Sistemas da WEG, Manfred Peter Johann, investimentos futuros em expansão industrial, desenvolvimento tecnológico e nacionalização gradual da cadeia produtiva estão em avaliação. Hoje, a produção de BESS no Brasil depende de componentes importados da China, sobretudo células de bateria, que representam o “coração” do sistema.

— O armazenamento deve se tornar cada vez mais estratégico para o setor elétrico brasileiro ao longo dos próximos anos — diz Johann.

Para o diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior do BNDES, José Luis Gordon, a nova unidade da WEG inaugurará a fabricação de BESS em larga escala em território nacional. Há três programas distintos no banco com orçamentos somados de R\$ 54 bilhões que podem ser acessados por empresas com projetos ligados a esse tipo de sistema de armazenamento.

— As empresas também vão poder financiar os investimentos do leilão de baterias — afirma Gordon.

A Anodox, empresa sueca de BESS presente no Brasil desde o fim de 2024, foi contemplada com um financiamento do BNDES na mesma chamada pública que a WEG, voltada para planos de negócios com o objetivo de investir na transformação de minerais estratégicos.

A companhia, que hoje atua por meio de importação de sistemas de baterias produzidos pela cadeia industrial internacional do grupo, elegeu o Ceará para sediar sua primeira fábrica no Brasil. A unidade deve iniciar a operação em 2028 e criar 590 empregos, entre diretos e indiretos. A capacidade poderá alcançar 2GWh por ano.

No primeiro momento, o foco da Anodox será a montagem modular e a integração de sistemas BESS, em parceria com um sócio chinês. A ideia, contudo, é fazer a transição gradual para a produção local.

— A fase inicial ancora o negócio, estabelece a marca no país e cria o fluxo de receita que sustenta os investimentos seguintes — detalha o CEO e sócio da Anodox no Brasil, Cristiano Braga. — À medida que o mercado se consolidar, temos a opção de avançar progressivamente na cadeia, incorporando

etapas de maior valor agregado, como a montagem de células e, no médio e longo prazo, o processamento de minerais estratégicos em território nacional, com parceiros do setor.

Especializada em soluções de infraestrutura para a transição energética, a Brasol, controlada pelo fundo americano BlackRock e pela Siemens, estreou no mercado de armazenamento há dois anos. A empresa comercializa tanto sistemas que chegam totalmente prontos da China quanto equipamentos cuja montagem final é realizada por parceiros fabris locais.

A companhia adotou o modelo BESS as a Service para indústrias e comércios. Na prática, ela arca com todo o investimento no projeto — incluindo desenvolvimento, estruturação, implementação, operação e manutenção — e faz um contrato de leasing com o cliente, que só paga as mensalidades pelo uso do ativo.

— O cliente não precisa investir e nós assumimos todos os riscos — destaca o diretor da unidade de BESS da Brasol, Diogo Zaverucha, acrescentando que a empresa quer participar do certame em dezembro. — Com o leilão, toda a cadeia nacional se estrutura, o produto fica mais barato e o interesse pela solução aumenta.

Exigência de conteúdo local

> As diretrizes para o primeiro leilão de reserva de capacidade voltado exclusivamente para sistemas de armazenamento de energia em baterias (BESS, na sigla em inglês) no Brasil foram publicadas na semana passada. A portaria do Ministério de Minas e Energia (MME) cria dois certames, um reservado a projetos com conteúdo nacional e outro aberto a todos os fornecedores.

> Um dos leilões será realizado em 2 de dezembro e será destinado a projetos que atendam requisitos mínimos de nacionalização definidos pelo BNDES. Dois dias depois, em 4 de dezembro, ocorrerá o outro certame aberto aos demais sistemas de armazenamento.

> A publicação ocorreu um dia após a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovar a regulamentação para sistemas de armazenamento de energia, consolidando o marco regulatório que o setor aguardava para viabilizar os primeiros projetos em escala comercial.

> As diretrizes do MME estabelecem que os empreendimentos vencedores terão contratos de reserva de capacidade com duração de 15 anos e início de suprimento em 1º de agosto de 2028.

> As baterias deverão ser capazes de fornecer a potência contratada por quatro horas consecutivas por ciclo completo, podendo realizar até dois ciclos diários, limitados a 366 ciclos por ano. O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) poderá, entretanto, despachar os sistemas por até 12 horas.

> Para Luiza Masseno Leal, pesquisadora do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel), do Instituto de Economia da UFRJ, os leilões serão fundamentais para dar mais segurança à rede elétrica.

> A urgência (de acelerar a integração de baterias ao Sistema Interligado Nacional) é real e crescente — afirma Luiza, acrescentando que países como EUA, Alemanha e Chile já utilizam a tecnologia para ampliar a flexibilidade e a segurança das redes elétricas. — A China é, com folga, o mais avançado e concentra mais da metade da capacidade global de BESS em escala de rede. O Brasil está atrasado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/06/2026

‘BOMBAS’ FISCAIS EM SÉRIE: COMO O GOVERNO FOI NOVAMENTE SURPREENDIDO POR ALCOLUMBRE E PRETENDE REAGIR

Senado avança em projetos com impacto fiscal bilionário, e governo avalia ir ao STF

Por Fabio Graner, Lauriberto Pompeu e Bernardo Lima — Brasília



Senado aprovou ontem em plenário renegociação de dívidas rurais e, em comissões, o texto de aposentadoria especial de agentes de saúde e o aumento do piso salarial para médicos — Foto: Jonas Pereira/Agência Senado

O Senado ignorou apelos do governo Luiz Inácio Lula da Silva e avançou ontem com três propostas consideradas “pautas-bomba” pelo Executivo e com custo total estimado em R\$ 215 bilhões. A de maior impacto é a renegociação de dívidas rurais, aprovada pelo plenário da Casa depois que senadores e equipe

econômica não fecharam acordo em torno do tema.

Logo após a votação, o ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou que o governo avalia vetar ou acionar o Supremo Tribunal Federal (STF) caso o projeto seja validado pela Câmara dos Deputados. Segundo ele, o impacto da proposta é de R\$ 140 bilhões em dez anos, caso haja renegociação integral das dívidas. O número é menor que um valor de R\$ 817 bilhões mencionado pela equipe econômica com base em uma versão anterior do texto, que foi modificado.

Durigan afirmou que a renegociação abrange um universo de R\$ 200 bilhões em dívidas, dos quais 70% serão bancados pelo Tesouro em dez anos.

— (O impacto) Não é suportado pelas contas — disse.

O relator da proposta, senador Renan Calheiros (MDB-AL), no entanto, afirmou que o impacto será menor, da ordem de R\$ 120 bilhões nos próximos dez anos. Segundo ele, o projeto se limita a dívidas atrasadas do setor, e não a todo o estoque.

Sem dinheiro para pagar

Durigan afirmou que uma renegociação mais ampla, que ultrapasse os limites, pode, inclusive, trazer prejuízo aos agricultores por meio de restrições de crédito, o que tem sido alertado, segundo ele, não só pelo Ministério da Fazenda, mas por uma série de outras associações do setor privado e instituições financeiras que operam muito com o setor do agro:

— Nosso objetivo é, sim, ajudar aqueles agricultores que mais precisam, que comprovem as perdas, que tenham problemas com as dívidas, e não fazer aí uma espécie de nova linha que atenda quem não precisa. Quem precisa está sendo atendido dentro do que o governo tinha construído. Quem não precisa é que vai onerar o restante da sociedade como um todo.

Foram diversas reuniões entre senadores e a Fazenda, mas não houve acordo. Durante a sessão, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), relatou ter recebido telefonema de Durigan informando não ter conseguido fechar um entendimento sobre o tema.

— Eu fiz um compromisso público, aguardando há alguns meses para a deliberação deste assunto no Senado — disse.

O governo aposta ainda nas próximas fases da tramitação para mudar o projeto. A equipe econômica tenta limitar o acesso aos programas de renegociação a produtores efetivamente afetados por perdas climáticas ou crises econômicas. A intenção é evitar que o benefício seja utilizado de forma indiscriminada.

O ministro da Fazenda manteve conversas com três ministros do STF sobre os riscos em torno da renegociação de dívidas rurais e outras pautas com elevado impacto fiscal que estão avançando no Congresso. Além do decano, Gilmar Mendes, Durigan conversou com Cristiano Zanin e o próprio presidente do STF, Edson Fachin.



A prioridade da equipe econômica é frear o avanço dos temas no Congresso. Apesar das derrotas de hoje no Senado, há uma leitura de que é possível evitar o pior nas negociações com os parlamentares, mesmo com o clima deteriorado em razão das eleições, que estimula ímpetus mais populistas de deputados e senadores.

O principal argumento jurídico é que essas matérias estão sendo aprovadas sem estimativas de impacto fiscal e análises sobre se há espaço no Orçamento — mesmo no caso em que o custo é financeiro, isso precisa ser considerado na equação orçamentária.

As aprovações de textos com impacto fiscal começaram pela manhã. O primeiro foi o aval pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Casa de proposta de emenda à Constituição (PEC) que cria aposentadoria especial de agentes da saúde. Cálculos do Ministério da Previdência estimam que o projeto cria um rombo de quase R\$ 30 bilhões em dez anos no regime de aposentadoria. O texto vai para o plenário.

Na sessão desta quarta-feira, os senadores de oposição Oriovisto Guimarães (PSDB-PR) e Tereza Cristina (PP-MS) chegaram a pedir vista para adiar a análise, mas foram convencidos por outros membros do colegiado a retirarem o pedido. A preocupação, segundo eles, é com o possível impacto que o projeto pode causar na Previdência.

— É evidente que esse pessoal merece, mas não adianta aprovar se não tem dinheiro para pagar. Temos uma fila de mais de 20 categorias que querem piso especial — disse Guimarães.

Além disso, foi aprovado o projeto que eleva o piso salarial nacional de médicos e cirurgiões-dentistas de R\$ 3.636 para R\$ 13.662 para jornada de 20 horas semanais. A proposta segue para análise da Câmara, salvo se houver recurso para votação em plenário. O impacto previsto é de R\$ 47 bilhões para o governo federal. Mas senadores da base do governo não se manifestaram contra o projeto durante a discussão.

Gilmar: fonte de custeio

Após as aprovações que beneficiam categorias específicas, o decano do STF, ministro Gilmar Mendes, afirmou que o Congresso não pode criar despesas para estados e municípios sem indicar a respectiva fonte de custeio. Sem mencionar diretamente as votações, Gilmar lembrou que a Corte suspendeu a implementação do piso nacional da enfermagem pela ausência de fonte de financiamento e condicionou sua aplicação pelos estados e municípios ao repasse de recursos pela União.

Dívidas rurais

A renegociação prevê o uso do Fundo Social, que reúne receitas obtidas pelo governo pela exploração do petróleo do pré-sal, para bancar o subsídio. As taxas vão variar de 3,5% ao ano a 7,5%, a depender do porte do produtor. O governo defendia taxas de até 12% ao ano. Os financiamentos serão fornecidos pelo BNDES. O prazo de pagamento é de dez anos, com três anos de carência.

Piso para médicos

Eleva o piso salarial nacional de médicos e cirurgiões-dentistas de R\$ 3.636 para R\$ 13.662 para jornada de 20 horas semanais. Também aumenta de 20% para 50% o adicional por trabalho noturno e das horas extras. A nova remuneração se aplica aos profissionais dos setores público e privado. O projeto ainda dá intervalo de dez minutos de descanso a cada 90 minutos de trabalho.

Aposentadoria especial

Agentes comunitários de saúde e agentes de combate às endemias terão direito à aposentadoria com idade mínima de 57 anos para mulheres e 60 anos para homens, desde que comprovem 25 anos de contribuição e de efetivo exercício na atividade profissional. Valerá tanto para quem estiver vinculado a regime aplicável a servidores públicos quanto para quem estiver no INSS.

(Colaborou Mariana Muniz)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

FUNDADOR DA REAG É SUSPEITO DE LAVAGEM DE DINHEIRO NO INQUÉRITO DE RESPIRADORES DE RUI COSTA

João Carlos Mansur teria atuado como operador financeiro de lobista que vendeu respiradores ao Consórcio Nordeste, em 2020. CGU aponta ocultação de R\$ 5 milhões. Empresário e ex-ministro não se manifestaram

Por Luiz Vassallo e Aguirre Talento

SÃO PAULO E BRASÍLIA - A Polícia Federal (PF) e a Controladoria-Geral da União (CGU) suspeitam que o empresário João Carlos Mansur, dono da Reag Investimentos, e dois fundos da gestora lavaram R\$ 5 milhões no esquema de desvios na compra de respiradores pelo Consórcio do Nordeste, formado por governos estaduais.



A compra, no valor de R\$ 48 milhões, foi feita em meio à pandemia, pelo então governador da Bahia, Rui Costa (PT), hoje ministro do governo Lula, que presidiu o consórcio. Mansur é citado como suspeito de lavagem para um lobista que atuou pela empresa contratada. Procurados, o ministro e o empresário não se manifestaram.

Fundador da Reag Investimentos, João Carlos Falbo Mansur, em depoimento à CPI do Crime Organizado
Foto: Geraldo Magela/Agência Senado

Da compra dos respiradores aos fundos da Reag

Dono da Reag é investigado por lavagem de dinheiro desviado da compra de respiradores na pandemia



Como revelou o Estadão, a Procuradoria-Geral da República (PGR) pediu que a investigação do caso retorne ao Supremo Tribunal Federal (STF) por suspeitas de que a ocultação dos recursos desviados continuou em curso enquanto Rui Costa era ministro da Casa Civil do governo Lula, o que indicaria foro privilegiado no STF.

Empresário é alvo da PF no caso Master

Mansur, economista de formação, teve ascensão meteórica na Faria Lima. Em poucos anos, sua gestora Reag chegou à marca de R\$ 300 bilhões geridos em fundos de investimentos.

No último ano, a empresa foi liquidada pelo Banco Central (BC) e Mansur, alvo de operações da PF. Uma delas foi a Carbono Oculto, que investiga sonegação bilionária no setor de combustíveis, e a outra foi a Compliance Zero, que apura fraudes no Banco Master.

Documentos obtidos pelo Estadão mostram que ele é investigado também pelos desvios na venda de respiradores com uso de verbas públicas federais e citado no inquérito da Polícia Federal.

Os respiradores foram vendidos, em 2020, em meio à pandemia da covid-19, ao consórcio dos governadores do Nordeste, presidido por Costa, então chefe do Executivo da Bahia.

Venda de respiradores envolveu empresa de maconha e lobistas

A empresa Hempcare, contratada por R\$ 48 milhões, só tinha experiência na área de medicamentos à base de maconha. Ela nunca entregou os equipamentos e o dinheiro até hoje não foi recuperado.

O esquema teve a atuação de lobistas, que intermediaram contatos entre os donos da empresa fornecedora dos respiradores e integrantes do governo da Bahia. A PF apura se houve pagamentos de propina a agentes públicos em troca do negócio.

Segundo a investigação da PF e uma auditoria da CGU, Mansur teria usado uma empresa e fundos de investimentos para ocultar o destino do dinheiro pago a um desses atravessadores do contrato.

Seu nome é Fernando Galante, empresário de São Paulo que teria atuado como “facilitador político” do esquema. Ele recebeu R\$ 9,4 milhões da Hempcare, a empresa contratada pelo consórcio do Nordeste. Galante não foi localizado pela reportagem.

Para receber a quantia, usou sua empresa, a Gespar. A Polícia Federal identificou que ela teria repassado R\$ 5 milhões à Copaca, uma das empresas de Mansur.

Investigações apontam lavagem de dinheiro em empresa de fachada e fundos

No mesmo dia, 22 de abril de 2020, a empresa de Mansur repassou a quantia a um fundo da Reag. Esse fundo devolveu os R\$ 5 milhões à empresa cinco dias depois. No dia seguinte, o dinheiro foi parar em outro fundo.

Segundo a CGU, “há fortes indícios de que a Copaca tenha sido utilizada como empresa de fachada, funcionando como veículo intermediário para esvaziamento do patrimônio da Gespar, empresa ligada ao operador Fernando Galante, com o fim de ocultar a origem e o destino do dinheiro público desviado”.

Na investigação da PF, trecho da decisão que ordenou busca e apreensão na Copaca citou os indícios de irregularidades envolvendo Mansur na gestão da empresa. “São veementes os indícios de ilicitude ao analisar que R\$ 5 milhões que foram originalmente destinados à compra de ventiladores pulmonares passaram pelas contas de empresas destinadas à administração de bens (Gespar), ao ramo imobiliário (Copaca) e a bancos e fundos de investimento (Grupo Reag e Marsh Fundo de Investimento), mas nunca chegaram a uma empresa sequer que efetivamente trabalhasse com a compra de ventiladores pulmonares”, diz a decisão.

Contrato de Mansur com lobista cita ‘know how e relacionamentos’

O Estadão obteve de fontes ligadas ao caso um contrato de gaveta firmado por Mansur e Galante. O documento prevê que ambas atuariam juntas na venda de testes de covid-19.

No documento, consta que a a Copaca e a Reag “possuem relacionamentos com laboratórios e hospitais interessados na aquisição dos Testes Laboratoriais e know how na estruturação de operações financeiras”.

Com a Interveniência e Anuência de:

REAG INVESTIMENTOS S.A., sociedade por ações, com sede na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Av. Brigadeiro Faria Lima, nº 2.277, 17º andar, conjunto 1.702, inscrita no CNPJ sob o nº 10.452.416/0001-02, neste ato representada na forma do seu Estatuto Social (doravante denominada simplesmente “REAG”);

CONSIDERANDO QUE a Gespar possui relacionamento com fabricantes de testes laboratoriais para identificação de contaminação pelo vírus Covid-19 (“Testes Laboratoriais”) no exterior, sendo que referidos fabricantes têm disponibilidade para entrega imediata de referidos Testes Laboratoriais;

CONSIDERANDO QUE a Officer tem *know how* (a) na importação de materiais, incluindo desde a inspeção e embarque no ponto de origem, a definição e contratação dos meios de transporte e o desembarque dos produtos na aduana brasileira, bem como o registro junto à Anvisa; e (b) na distribuição de mercadorias no território brasileiro, incluindo toda a operação logística necessária;

CONSIDERANDO QUE a Copaca e a REAG possuem (a) relacionamentos com laboratórios e hospitais interessados na aquisição dos Testes Laboratoriais e, (b) *know how* na estruturação de operações financeiras;

CONSIDERANDO QUE as Partes têm interesse em atuar conjuntamente na importação e distribuição de Testes Laboratoriais por meio da formação de uma sociedade em conta de participação no qual cada uma

Mansur era sócio da Copaca por meio de outra empresa, a Lumabe. Esta companhia tem conexões com o caso Master. Foi com dividendos de R\$ 193 milhões da Lumabe que o empresário capitalizou um fundo de investimentos administrado pelo banco de Daniel Vercaro para comprar ações do BRB, em abril de 2025. A peça da auditoria do BRB foi revelada pelo portal Metrôpoles.

PGR quer inquérito no STF

Na última semana, a Procuradoria-Geral da República pediu para que o caso fosse enviado ao STF por haver suspeitas sobre o ministro. A PGR diz que o cenário é tão grave que, até hoje, os bloqueios judiciais determinados pela investigação conseguiram obter menos de 3,5% do total desviado.

“A ocultação de valores em apuração reúne esses elementos. É crime permanente que, segundo os indícios coligidos, teve início no contexto da contratação assinada por Rui Costa como Governador e se manteve, sem solução de continuidade, durante o período em que ele ocupou o cargo de Ministro de Estado”, escreveu a PGR.

A manifestação da PGR também ressalta o papel da Copaca e da Reag nos desvios dos recursos dos respiradores. “A dissipação seguiu por circuitos de ida e volta. Da quantia destinada à GESPAR, R\$ 5.000.000,00 circularam entre a COPACA e fundos do grupo REAG, em transferências sucessivas concluídas em abril de 2020”, escreveu a PGR.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/06/2026

VENDA DA CSN CIMENTOS DEVE SUPERAR R\$ 12 BI, COM CHINESAS MAIS AGRESSIVAS

A entrega das propostas para a fase vinculante será no dia 7 de agosto

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



As brasileiras Votorantim e Polimix também têm interesse na CSN Cimentos Foto: Marcos Arcoverde/Estadão - 21/07/2016

A venda da CSN Cimentos avançou, com quatro participantes passando para a segunda fase do processo - as brasileiras Votorantim e Polimix, e as chinesas Huaxin Cement e Sinoma International, de acordo com fontes. A entrega das propostas para a fase vinculante será no dia 7 de agosto e a Coluna apurou que as chinesas vêm com mais força e propostas mais agressivas.

As ofertas recebidas na primeira fase, a de propostas não vinculantes, foram altas, segundo as fontes. Os valores partem de cerca de R\$ 12 bilhões a R\$ 13 bilhões, acima do patamar de R\$ 10 bilhões que se falava inicialmente.

A Votorantim, a maior cimenteira do Brasil, e a Polimix fazem suas diligências de forma separada, mas a leitura é de que mais à frente busquem formar um consórcio para a tentativa de compra. Essa é uma forma da Votorantim evitar resistência à aprovação da aquisição junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Polimix deve buscar parceira para o negócio

A também brasileira Polimix, maior produtora de concreto do Brasil e dona da Mizu, quarta maior cimenteira brasileira, por sua vez, não teria recursos para avançar sozinha no processo, por isso há a expectativa de que ela também opte por uma parceria estratégica.

Por outro lado, as chinesas têm mostrado interesse elevado no País, com a Huaxin tendo adquirido a Embu S.A., uma das maiores produtoras de pedra brita do Brasil, o que mostra uma estratégia no fornecimento de concreto para obras de grande porte.

A J&F e a Suzano chegaram a olhar o ativo, mas resolveram não participar da fase de propostas, segundo as fontes.

Primeira fase foi bem sucedida

A CSN já vinha sinalizando que a primeira fase do processo de venda havia sido bem sucedida. O CEO Benjamin Steinbruch disse a investidores em maio que havia recebido boas propostas pelo ativo, em número maior do que o esperado. Na mesma ocasião, Marco Rabello, diretor financeiro da CSN, disse que a segunda fase do processo de venda de ativos deveria durar entre dois e três meses, o que poderia levar à conclusão da operação no terceiro trimestre de 2026. “Se estamos avançando para a próxima etapa em cimento, é porque recebemos boas propostas”, reforçou o executivo. Ele ainda havia adiantado que todos os interessados eram “players estratégicos” e não financeiros.

Procuradas, a CSN e Votorantim não comentaram. Polimix, Huaxin e Sinoma não responderam até a publicação desta nota.

Esta notícia foi publicada na Broadcast+ no dia 09/06/2026, às 15:50

A Broadcast+ é uma plataforma líder no mercado financeiro com notícias e cotações em tempo real, além de análises e outras funcionalidades para auxiliar na tomada de decisão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/06/2026

AGRO QUER ACELERAR VOTAÇÃO DAS DÍVIDAS RURAIS ANTES DO PLANO SAFRA, MAS ESBARRA EM PAUTA TRANCADA

Parlamentares e entidades do setor alegam que produtor precisa ter acesso a crédito reabilitado para poder acessar novos recursos para financiamento da próxima safra

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - A Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) quer acelerar a votação do projeto de lei 5.122/2023, aprovado na quarta-feira, 10, no Senado, que trata da renegociação das dívidas rurais na Câmara dos Deputados.

“Vamos correr para a Câmara dos Deputados para conseguir fazer a votação do texto do Senado na Câmara”, disse o presidente da FPA, deputado federal Pedro Lupion (Rep-PR), ao Estadão/Broadcast. Lupion deve tratar do tema com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Rep-PB), ainda nesta quinta-feira.

A estratégia da bancada com o pleito por análise célere do projeto pela Câmara dos Deputados, antes de o texto seguir para sanção presidencial, visa à aprovação da medida antes do Plano Safra 2026/27, que começa em 1.º de julho. A intenção é que o valor ofereça alívio aos produtores rurais inadimplentes e fôlego de caixa àqueles que têm operações prorrogadas e com caixa apertado.



Pauta da Câmara está travada, em virtude da urgência constitucional do projeto de lei enviado em abril pelo governo Lula, que prevê o fim da escala 6x1 Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

Parlamentares e entidades representativas do setor alegam que o produtor precisa ter acesso ao crédito reabilitado para então poder acessar os novos recursos para financiamento da próxima safra. O projeto envolve renegociação de dívidas rurais de cerca de R\$ 180 bilhões e prevê o uso de recursos do Fundo Social do Pré-Sal e de fontes supervisionadas pela Fazenda, como fundos constitucionais e recursos da política de crédito rural tradicional.

O impasse, entretanto, passa pelo fato de a pauta da Câmara estar travada, em virtude da urgência constitucional do projeto de lei enviado em abril pelo governo Lula, que prevê o fim da escala 6x1 e a redução da jornada de trabalho para 40 horas por semana. O governo Lula sinaliza que vai manter o pedido de urgência, mesmo após apelo de Motta para que o regime seja revisto. A urgência constitucional obriga cada Casa legislativa a analisar o projeto em até 45 dias, sob risco de trancar a pauta. Com isso, projetos de lei não podem ser analisados até a pauta ser destravada.

Motta, por sua vez, já afirmou publicamente que projetos serão avaliados se a pauta for destravada. Interlocutores dizem que Motta tem acenado que não irá “comprar a briga” pelo destravamento da pauta, mas sim pressionará o governo segurando projetos de interesse do Executivo, como o Projeto de Lei Complementar dos Combustíveis.

Um técnico que acompanha as tratativas afirma que Motta tem repetido aos deputados que o andamento da pauta da Casa depende do governo retirar a urgência, mas o governo não vai querer retirar a urgência, restando, então, esperar a pauta ser destrancada.

Há também uma avaliação entre parlamentares de que o governo tende a não envidar esforços para destrancar a pauta e permitir a aceleração de projetos que têm a sua contrariedade, caso do projeto das dívidas rurais. Um parlamentar avalia que o governo não fará esforço nenhum para destrancar a pauta e Motta não vai querer passar pauta-bomba para o governo.

Setor produtivo defende mudança de relator

Outra questão em aberto quanto ao projeto, que pode passar pelas negociações com o Executivo, é a relatoria do texto. O setor produtivo vem defendendo a mudança de relator na Casa. Antes de ser pautado no Senado, o projeto era relatado pelo senador Afonso Hamm (PP-RS).

O setor defende um relator moderado e com capacidade de diálogo em um projeto dessa significância, segundo uma liderança de entidade do agro. Um dos nomes cotados é o do deputado Alceu Moreira (MDB-RS), que acompanhou e participou das discussões com governo, senadores e entidades agropecuárias. A relatoria tende a ficar com deputado gaúcho, já que o Estado é um dos mais afetados pelo endividamento no campo, após consecutivas perdas de safras por eventos climáticos adversos.

De acordo com pessoas que acompanham as discussões, até o momento, não há nenhum acordo feito com Motta quanto à escolha do relator para o projeto. O presidente da Câmara pode ceder ao governo e escolher relator da base governista, segundo um deputado, que classifica o cenário como uma “ampla negociação”.

Em paralelo, o governo já se movimenta pela articulação junto ao presidente da Câmara para que ele segure o texto na Casa, para onde o projeto volta. O objetivo é tentar evitar que seja pautado, dado que o governo admite dificuldades para barrá-lo se for à votação. “E, como o fim da 6x1, qual deputado aceitará ser exposto como ‘votou contra o agro?’”, questiona uma liderança do Executivo no Congresso.

Tanto deputados governistas quanto da agropecuária apontam que o texto ainda é passível de ajustes. O projeto não pode ser desconfigurado ante o aprovado no Senado, mas certamente o governo fará algumas limitações de escopo que devem ser atendidas por Motta, segundo um deputado.

O projeto foi aprovado no Senado em votação simbólica após falta de acordo do Congresso com o governo quanto ao teor do texto. O tema foi alvo de negociações reiteradas entre parlamentares e o

Ministério da Fazenda há pelo menos três meses, mas não houve consenso entre as partes quanto ao texto final a ser votado. Na quarta, em uma negociação intensa, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), buscou um “meio-termo” com senadores a fim de propor um texto mais equilibrado.

O tema é visto como “pauta-bomba” pelo Executivo pelo elevado impacto fiscal. Após as mudanças aprovadas pelo Senado, a equipe econômica revisou a estimativa de custo da proposta ao Tesouro de R\$ 817 bilhões em 13 anos para R\$ 140 bilhões nos próximos anos. O governo já cogita tanto vetar trechos do projeto quanto acionar o Supremo Tribunal Federal pelo fato de o texto criar despesas que ferem a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/06/2026

DÍVIDAS RURAIS: ENTENDA, PONTO A PONTO, O PROJETO DE RENEGOCIAÇÃO APROVADO NO SENADO

Equipe econômica revisou estimativa de custo da proposta, vista como pauta-bomba, para R\$ 140 bilhões nos próximos anos; governo cogita vetar trechos do texto e acionar STF

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - O Senado aprovou na noite de quarta-feira, 10, por votação simbólica, o projeto de lei 5.122/2023, que prevê a renegociação de dívidas rurais com uso de recursos do Fundo Social do Pré-Sal. O texto, aprovado em discordância com o governo, volta para a Câmara dos Deputados.

O relatório do senador Renan Calheiros (MDB-AL) foi favorável ao projeto. Ele manteve parte do parecer aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) no fim de maio e acatou parcialmente emendas apresentadas por senadores, atendendo a ajustes pleiteados pelo governo e pelo setor bancário. “Estamos autorizando o governo, se assim quiser, a criar política que reestruture as dívidas rurais”, afirmou o relator do parecer, sobre o caráter autorizativo do projeto.



Projeto foi aprovado após falta de acordo do Congresso com o governo quanto ao teor do texto
Foto: Tiago Queiroz/Estadão

O projeto abrange renegociação de cerca de R\$ 180 bilhões em dívidas rurais. O texto permite o uso de recursos do Fundo Social do Pré-Sal e de fontes supervisionadas pelo Ministério da Fazenda, como fundos constitucionais, como fonte de recursos para uma linha de financiamento especial para a renegociação dos débitos rurais. A linha será voltada à reestruturação de dívidas relacionadas à atividade rural prejudicada por eventos climáticos adversos ou impactos econômicos negativos decorrentes dos conflitos geopolíticos internacionais e dispõe sobre o alongamento de dívidas originárias de crédito rural.

O projeto inclui a renegociação tanto de financiamentos de crédito rural tradicional quanto de financiamentos de ordem privada, entre produtores e fornecedores, a condições favorecidas aos produtores rurais com prazo amplo de pagamento e juros menores ante os aplicados atualmente nas linhas de crédito rural. Este era um dos pontos mais debatidos do projeto, já que tanto o setor bancário quanto o governo pediam ao Congresso a restrição da renegociação às dívidas bancárias, mas produtores rurais pleiteavam um escopo amplo de renegociação.

O projeto foi aprovado após falta de acordo do Congresso com o governo quanto ao teor do texto. O tema foi alvo de negociações reiteradas entre parlamentares e o Ministério da Fazenda há pelo menos três meses, mas não houve consenso entre as partes quanto ao texto final a ser votado. Na quarta,

em uma negociação intensa, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), buscou um “meio-termo” com senadores a fim de propor um texto mais equilibrado.

O tema é visto como “pauta-bomba” pelo Executivo pelo elevado impacto fiscal. Após as mudanças aprovadas pelo Senado, a equipe econômica revisou a estimativa de custo da proposta ao Tesouro de R\$ 817 bilhões em 13 anos para R\$ 140 bilhões nos próximos anos. O governo já cogita tanto vetar trechos do projeto quanto acionar o Supremo Tribunal Federal pelo fato de o texto criar despesas que ferem a Lei de Responsabilidade Fiscal.

O agronegócio quer aprovar a medida antes do Plano Safra 2026/27, que começa em 1.º de julho, com pleito por análise célere do projeto também pela Câmara dos Deputados, antes de o texto seguir para sanção presidencial. A intenção é que o valor ofereça alívio aos produtores rurais inadimplentes e fôlego de caixa àqueles que têm operações prorrogadas e com caixa apertado.

Fontes de recursos

O texto prevê quatro fontes de recursos para a renegociação de dívidas rurais. O projeto autoriza o uso das receitas correntes do Fundo Social em 2026 e 2027, além do superávit financeiro acumulado em 2025 e 2026.

A proposta também amplia as fontes de financiamento ao permitir a utilização de superávits de outros fundos supervisionados pelo Ministério da Fazenda, como os fundos constitucionais, apurados em 31 de dezembro de 2025 e de 2026. O relatório ainda autoriza o uso de fontes do Sistema Nacional de Crédito Rural (SNCR) definidas pelo Poder Executivo, os recursos tradicionais de crédito rural voltados ao Plano Safra e de outras fontes definidas pelo Poder Executivo.

O texto final especificou as fontes do SNCR, atendendo à demanda do governo e do setor bancário, e retirou a possibilidade de emissão de títulos pelo Tesouro como fontes de recursos para a renegociação. Também foi retirada do texto a obrigatoriedade de alocação mínima das fontes de recursos para beneficiários do Pronaf, Pronamp e para quitação ou amortização das operações contratadas com recursos livres.

Taxas de juros e condições de financiamento

A linha especial de financiamento terá como limite global valor definido pelo Poder Executivo, dispõe o projeto. As condições previstas incluem prazo de pagamento de 13 anos, incluindo pelo menos dois anos de carência, que pode ser estendida conforme a capacidade de pagamento do produtor. Houve uma alteração em relação ao parecer anterior, que previa dez anos de pagamento, com três anos de carência, também atendendo a pedido do setor bancário.

As taxas de juros foram mantidas em 3,5% ao ano para beneficiários do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf) e pequenos produtores, 5,5% para produtores enquadrados no Programa Nacional de Apoio a Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronamp) e 7,5% para os demais produtores rurais. As taxas ficaram abaixo do que defendia a Fazenda, de respectivamente, 6%, 8% e 12% ao ano, com até dez anos de pagamento e até dois anos de carência. O Tesouro deve subsidiar a diferença entre as taxas aplicadas nos financiamentos e a taxa básica de juros, a Selic.

O texto também estabelece teto de R\$ 10 milhões por beneficiário e de R\$ 50 milhões para cooperativas, associações e condomínios rurais. Acima desse limite, produtores poderão aderir a renegociações com recursos livres. O limite máximo por produtor proposto pela Fazenda era de R\$ 4 milhões.

O projeto também incluiu a permissão de livre negociação de garantias entre as partes, vedada a exigência de garantias adicionais, porém liberadas aquelas que excederem os valores regulamentares do crédito rural, atendendo à demanda do setor bancário.

Os recursos da linha especial de financiamento serão fornecidos ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que os repassará aos agentes financeiros



credenciados com remuneração limitada a 1%, ou diretamente às instituições financeiras, prevê o projeto. O texto manteve a disposição de que as instituições financeiras assumirão os riscos das operações, trecho que o setor bancário solicitava a retirada.

O Poder Executivo deverá publicar anualmente, até 31 de março, um relatório consolidado sobre a execução das medidas de apoio creditício e de reestruturação de dívidas autorizadas pelo projeto de lei, incluindo volume de operações, saldo das dívidas e estimativas de impacto orçamentário e financeiro. O Conselho Monetário Nacional poderá ajustar e otimizar a operacionalização das medidas perante as instituições financeiras.

Crítérios de enquadramento

Entre os critérios para enquadramento dos produtores e cooperativas estão o registro, entre 2019 e 2025, de perdas em duas ou mais safras que resultaram em redução de pelo menos 30% da renda bruta agropecuária esperada para a respectiva safra ou atividade financiada, comprovado por laudo emitido por profissional habilitado.

A perda de renda pode ter sido provocada por eventos climáticos extremos, como enxurradas, alagamentos, inundações, chuvas de granizo, chuvas intensas, tornados, ondas de frio, geadas, vendavais, secas ou estiagens, por redução dos preços de comercialização dos produtos agropecuários ou por aumento dos custos de produção.

Financiamentos elegíveis à renegociação

O projeto prevê que poderão ser renegociadas operações de crédito rural de custeio, comercialização, industrialização e investimento, adimplentes e inadimplentes, e operações de crédito privado, tomadas entre produtores e fornecedores. O texto final aprovado no plenário trouxe um maior detalhamento das operações enquadradas com prazos específicos em relação ao parecer aprovado na comissão.

Poderão ser renegociadas operações que tenham sido objeto de renegociação ou de prorrogação até 30 de abril de 2026, e que estejam em situação de inadimplência na data de contratação da nova operação, contratadas com recursos livres e controlados sob Pronaf, Pronamp e demais produtores rurais, incluindo as contratadas com recursos dos Fundos Constitucionais.

Sobre operações inadimplentes, poderão ser renegociadas operações de crédito rural de custeio, comercialização e industrialização contratadas até 31 de dezembro de 2025, mesmo que tenham sido prorrogadas ou renegociadas e que entraram em situação de inadimplência a partir de 1.º de janeiro de 2024 até 30 de abril de 2026, com recursos livres e controlados ao amparo do Pronaf, do Pronamp e demais produtores rurais, incluindo as contratadas com recursos dos Fundos Constitucionais.

Já operações de investimento poderão ter parcelas vencidas ou vincendas entre 1.º de janeiro de 2024 e 31 de dezembro de 2027, desde que sejam originárias de operações contratadas até 31 de dezembro de 2025 com recursos livres e controlados ou recursos dos Fundos Constitucionais e entrem em situação de inadimplência a partir de 1.º de janeiro de 2024 e permaneçam inadimplentes em 30 de abril de 2026.

O projeto inclui ainda a autorização para renegociação de Cédulas de Produto Rural, emitidas ou contratadas até 31 de dezembro de 2025 pelos produtores rurais em favor de instituições financeiras, de cooperativas de produção, de fornecedores de insumos ou de compradores da produção, desde que registradas ou depositadas em entidade autorizada pelo Banco Central. Os títulos devem estar em situação de inadimplência a partir de 1.º de janeiro de 2024 até 30 de abril de 2026. Este era um dos pontos mais debatidos do projeto, já que tanto o setor bancário quanto o governo pediam ao Congresso a restrição da renegociação às dívidas bancárias.

O projeto inclui ainda a possibilidade de renegociação de empréstimos de qualquer natureza, cujos recursos tenham sido utilizados até 30 de abril de 2026 para amortização ou liquidação de operações de crédito rural ou de CPRs. O texto manteve ainda a renegociação das operações contratadas sob a Medida Provisória 1.226/2024 e Medida Provisória 1.314/2025, medidas anteriores de alongamento de dívidas — sobre a qual o governo também defendia a retirada do trecho. Operações de fiança



decorrentes de operações de crédito rural contratadas com recursos do BNDES ou dos Fundos também poderão ser alvos da renegociação.

Outra alteração feita no projeto no Senado é a possibilidade de renegociação de dívidas já baixadas em prejuízo nas operações com recursos dos Fundos Constitucionais do Norte e Nordeste, sobretudo de mini e pequenos produtores afetados por estiagens severas, com ampliação de prazos e aplicação de descontos para essas dívidas. O pleito foi feito pelo Banco do Nordeste do Brasil (BNB). A liquidação poderá ser feita até 30 de dezembro de 2027 para operações contratadas até 31 de dezembro de 2018.

Prazos e cobranças

Os financiamentos deverão ser efetivados em até seis meses após a publicação do regulamento da lei e não constituirão impedimento para a contratação de novas operações de crédito rural nem motivo para o registro do produtor rural em cadastros restritivos. Os financiamentos não estarão sujeitos à exigência de vinculação da operação a imóvel rural prevista no Manual de Crédito Rural, sendo, portanto, dispensada a apresentação de documentação comprobatória de propriedade, posse ou uso do imóvel e a verificação de impedimentos sociais, fundiários, ambientais e climáticos em relação ao imóvel. As operações também não estarão sujeitas à apresentação de certidões negativas de débitos fiscais, previdenciários ou trabalhistas, bem como outras certidões obrigatórias usualmente requeridas para concessão de crédito, ficando a instituição financeira autorizada a dispensar tais documentos.

O projeto autoriza as instituições financeiras a prorrogar por 180 dias os vencimentos das parcelas de principal e juros das operações de crédito rural, período pelo qual ficam suspensas as cobranças administrativas, as execuções extrajudiciais, judiciais e fiscais, a inscrição em cadastros negativos de crédito, bem como os respectivos prazos processuais. Outra mudança solicitada pelas instituições financeiras foi a possibilidade de correção das operações pelos encargos contratuais de normalidade.

O relatório final excluiu o trecho que previa a suspensão de cobranças judiciais e administrativas das dívidas abrangidas enquanto durar o período de contratação da renegociação — ponto que era considerado sensível pelo setor bancário, que alegava interferência nos contratos privados. Também foi retirada do texto a proibição de regras infralegais que restrinjam o acesso aos financiamentos, como exigências simultâneas de reconhecimento de calamidade pública por Estados e municípios.

Fundo garantidor para a cobertura das operações

O relatório manteve, como sugerido pela Fazenda, a autorização à União de estruturar um fundo garantidor para a cobertura das operações de crédito rural contratadas por produtores rurais afetados por eventos climáticos adversos (FG-Agro). O fundo seria válido tanto para operações de custeio quanto de investimento. A iniciativa visa reduzir o risco das operações de crédito rural e conferir maior segurança às instituições financeiras.

A União poderá participar como cotista do fundo, que deverá ter a participação dos produtores rurais, instituições financeiras e União, em modelo de blended finance entre pessoas físicas, jurídicas, agentes públicos e privados, prevê o texto. O Executivo deverá dispor ainda sobre o montante e a forma da integralização das cotas pela União, os limites máximos de garantia e as operações passíveis de enquadramento e os critérios de participação das instituições financeiras, dos produtores rurais e outros critérios de elegibilidade.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/06/2026

PROPOSTA DE 'BR DO MAR' AMEAÇA UM DOS ÚLTIMOS SANTUÁRIOS ECOLÓGICOS DO LITORAL BRASILEIRO

Ibama analisa projeto e Secretaria do Planejamento do Paraná diz que ele ainda está em desenvolvimento; caiçaras apontam riscos e defendem turismo de base comunitária na região

Por José Maria Tomazela

O governo do Paraná prevê a abertura de uma rota marítima, com a construção de píeres e alargamento de canais para o desenvolvimento de turismo náutico de maior porte, em uma das regiões mais preservadas do litoral brasileiro: a área entre Cananeia (SP) e Paranaguá (PR).

Ligando as costas do Paraná e de São Paulo, o projeto de reativação do Canal do Varadouro vem sendo chamado de “BR do Mar”. Com plano inicial de instalar trapiches, ancoradouros, sinalização náutica e estrutura para receber turistas, ele começou a ser desenvolvido em 2024. Meses depois, foi suspenso após o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) negar licença alegando a necessidade de um Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (Eia-Rima). Este ano, o processo foi retomado após o Ibama abrir procedimento de licenciamento ambiental.

A Secretaria do Planejamento do Paraná diz que o projeto ainda está em desenvolvimento e foi apresentado às comunidades da região para sugestões. A pasta também diz ter pedido ao Ibama a emissão de um termo de referência para seguir com as ações.



Especialistas alertam, no entanto, que o projeto pode acelerar a especulação imobiliária em uma região considerada santuário de espécies ameaçadas e geologicamente vulnerável devido à erosão marinha. Quatro comunidades tradicionais já tiveram de se mudar devido ao problema, que chegou a formar uma nova ilha e mudar a configuração do Estado do Paraná.

Canal do Varadouro, localizado na divisa entre Paraná e São Paulo. Foto: Setu-PR

O Canal do Varadouro foi aberto há 70 anos para interligar os litorais paulista e paranaense. No passado, o local serviu para o escoamento de pesca e até transporte de passageiros, mas está desativado para navegação há mais de três décadas devido ao assoreamento – há pontos com bancos de areia em que já é possível atravessar a pé.

Onde fica

Com seis quilômetros de extensão, liga a cidade de Paranaguá, no Paraná, a Cananeia, em São Paulo, passando pela Ilha das Peças e Ilha de Superagui



Mapa: Editoria de Infografia Multimídia - Criado com Detawrapper

O canal fica num dos redutos de Mata Atlântica mais selvagens e intocados do litoral brasileiro, cheio de manguezais, sambaquis e comunidades tradicionais. Ao mesmo tempo, é apontado com um local extremamente frágil ambientalmente.

O governo do Paraná pretende dragar quase 10 km entre a Vila do Ariri, em São Paulo, e a Ilha das Peças. O objetivo é permitir a navegação de lanchas de até 50 pés (cerca de 15m). Hoje, há locais no Parque do Superagui onde é permitida apenas a entrada de canoas a remo para evitar o ruído dos motores. O local abriga populações do papagaio-de-cara-roxa, do papagaio-de-peito-roxo e do mico-leão-de-cara-preta, espécies que têm seus últimos refúgios nessa região.

As comunidades de pescadores da região, entre Cananeia e Guaraqueçaba, não são contrárias ao aprofundamento do canal, mas apenas em um metro e restritas à área dragada originalmente para o uso de barcos de pesca e turismo locais de pequeno porte. Os barcos levam um número restrito de turistas para as praias, trilhas e outras atrações do Superagui e do Parque Estadual Ilha do Cardoso, em Cananeia.

Eles se opõem a uma intervenção maior no canal devido ao risco de ampliar os processos erosivos que já atingem a região do Lagamar, considerada berçário de espécies.



Área abriga mangues e remanescentes de Mata Atlântica. Foto: Divulgação/Paraná Projetos

Projetos de turismo com pegada ambiental

Projetos turísticos desenvolvidos pela Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental (SPVS), que focam em trilhas ecológicas, visitação de grutas, canoagem, cicloturismo e observação de aves, são exemplos de que o turismo com pegada ambiental é viável na região, movimentando

pousadas e restaurantes mantidos pelas comunidades. O temor é de que um projeto de turismo náutico mais agressivo aumente as pressões imobiliárias em uma região com praias ainda intocadas e uma grande diversidade de espécies da flora e fauna marinhas e terrestres que estão fora das unidades de conservação.

Nascido e criado na região, Ilton de Oliveira trabalha como guia, levando turistas e estudantes para a Ilha do Cardoso e comunidades ribeirinhas. Ele acompanhava alunos de escolas de São Paulo e outros grandes centros que fazem estudo do meio ambiente e interpretação de ecossistemas, em Cananeia. Os visitantes se hospedam em pousadas, comem em restaurantes caseiros e usam os barcos da região no deslocamento.

“É um trabalho que atende a uma necessidade das comunidades de geração de renda e também da necessidade das escolas e agências que trabalham com esse tipo de turismo”, diz.

O líder comunitário cita que o turismo de base comunitária evolui gradualmente. “São casas de pescadores que foram adaptadas para receber visitantes. São estruturas simples, mas permitem que o caiçara mostre para os visitantes o modo de vida dele, coisas da cultura caiçara, como o cerco fixo na pesca, as roças, como se faz farinha de mandioca. Tem também rodas de conversas e a comida, o chá, o café.”

Outra liderança, o pescador Disney Silva Guimarães preside a Associação de Pescadores e conseguiu que a Itaipu Binacional investisse na troca de motores de 44 barcos de pesca. “Os motores velhos estavam jogando óleo no mar, então estamos tendo um grande ganho ambiental.” Em contrapartida, os pescadores realizam ações comunitárias, como a limpeza da Baía dos Pinheiros e a doação de peixes para escolas e aldeias indígenas.

Na Barra do Arapira, rio que separa a Ilha do Superagui (PR) da Ilha do Cardoso (SP), Márcio Muniz dirige a Pousada Recanto, que fica muito próxima do encontro do rio com o mar. “A gente não abre mão da simplicidade e de proporcionar aos hóspedes contato direto com a natureza. Estamos em uma

comunidade de pescadores artesanais e temos peixe sempre fresco, direto do pescador, para oferecer aos hóspedes”, diz. O local é procurado por adeptos do turismo ecológico, pesquisadores e trilheiros.



Simulações apresentadas em 2024 mostram a construção de trapiches e píeres na Ilha das Peças e na comunidade de Barabados, no Canal do Varadouro, Foto: Paraná Projetos/Divulgação

Descaracterização do modo de vida caiçara

Durante um diagnóstico fundiário em 18 comunidades tradicionais do entorno do Superagui, na Baía dos Pinheiros, onde está prevista a dragagem, o geógrafo Eduardo Vedor, docente da Universidade Federal do Paraná

(UFPR), disse temer que aconteça o que houve na Ilha do Mel, na mesma região do litoral paranaense, onde se deu, segundo ele, uma descaracterização completa do modo de vida caiçara.

“É o que ocorre quando pessoas externas à realidade do território chegam e começam a investir em um turismo de massa. Isso acaba expropriando as famílias de seus próprios territórios. Preocupa o que vem depois da dragagem: especulação, invasão de áreas, compra de imóveis de pescadores e abertura para a instalação de resorts, algo que aconteceu na maior parte da costa brasileira.”

Para o pesquisador do Instituto de Estudos Avançados da USP (IEA-USP) José Pedro de Oliveira Costa, a região precisa de um sistema de visitação para o turismo ecológico implantado com cuidados técnicos para interferir o mínimo na natureza. “Sendo uma região com grande presença de populações tradicionais, protegidas por lei, estas devem participar ativamente da definição de um novo programa para a região, podendo mensurar benefícios e prejuízos dessas intenções e ter poder decisório sobre elas. Também organizações civis e científicas com interesse nesses santuários devem participar de decisões dessa envergadura”, defende.

Em alguns locais, a especulação imobiliária já é realidade. Uma mansão construída na Vila das Peças, em Guaraqueçaba, teve a demolição determinada pela justiça por ter ocupado área de preservação ambiental. O dono alegou na ação ter obtido alvará para a obra.

No dia 18 de maio, a 7.^a Turma do Tribunal Regional Federal da 4.^a Região (TRF-4) rejeitou por unanimidade recurso do proprietário e manteve sua condenação por destruir vegetação nativa protegida. Em substituição à pena de prisão, ele pagará indenização de R\$ 40,7 mil para reparar os danos ao ambiente, mais R\$ 15 mil para uma entidade social pública.

A decisão definitiva – não cabe recurso – foi obtida pelo Ministério Público Federal (MPF) dentro de um conjunto de ações que combatem o avanço de construções ilegais na localidade, que fica no entorno imediato do Parque Nacional do Superagui, onde está prevista a rota marítima.

O MPF obteve também cinco decisões liminares determinando o embargo de casas de veraneio de alto padrão construídas ilegalmente na mesma região. Atualmente, tramitam no órgão 21 inquéritos policiais e 10 ações civis públicas que tratam sobre casas de veraneio irregulares na Ilha das Peças.

Evitar o êxodo dos moradores tradicionais é um dos objetivos da SPVS, segundo o diretor Clóvis Borges. “Temos buscado incentivar o turismo de natureza local, estruturando melhor nossas reservas e buscando a formulação de roteiros turísticos na região, incluindo turismo de base comunitária.”

Outras ONGs somam esforços com a SPVS, como a Associação Mar Brasil, Mater Natura e Fundação Grupo Boticário. “Ainda neste semestre deveremos iniciar um projeto de quatro anos de execução com foco no fomento a negócios voltados ao turismo de natureza e comunidades locais.”

Em busca de consenso

O turismo de base comunitária acontece quando os moradores da comunidade recebem os visitantes de um jeito diferente do turismo de grandes hotéis, mostrando a cultura das comunidades, trilhas, rios e o mar, garantindo que os benefícios, inclusive o dinheiro pago pelos visitantes, fiquem na comunidade. A renda circula entre os vizinhos: quem faz a comida, quem guia, quem leva o turista para pescar, quem hospeda e quem conta as histórias.

Embora a maioria das lideranças considere o modelo ideal para a região, nem sempre há consenso, como no caso da Trilha do Telégrafo, antiga estrada que conecta o Quilombo Batuva, em Guaraqueçaba, ao bairro rural de Santa Maria, em Cananeia. Por cortar o Parque Estadual do Lagamar, a antiga ligação deixou de receber cuidados e se tornou intransitável em um trecho de 6 quilômetros.

O arquiteto Miguel von Behr, analista ambiental aposentado, que morou anos na região, defende a reabertura como uma trilha para ciclistas e pedestres, mas não para veículos motorizados. Já o diretor de Turismo da prefeitura de Cananeia, Jacques Gomes, propõe uma estrada cascalhada de 5 metros de largura para a passagem de carros, caminhonetes e vans. “Seria uma estrada-parque, com cancelas nos dois lados, fluxo apenas durante o dia e a um número limitado de turistas”, diz.

Segundo ele, esse trecho conecta duas estradas já existentes e hoje não se passa nem a pé. “Além de ligar até famílias que estão separadas, incentivaria um turismo de baixíssimo impacto”, completa. A contestação das entidades ambientalistas que atuam na região defende que as comunidades da área são servidas pelas prefeituras de Guaraqueçaba e Cananeia e que a proposta do diretor de turismo abriria as portas para a abertura da BR-101 na região, o que para eles seria uma tragédia.

Gomes destaca que o turismo em Cananeia é majoritariamente comunitário. Na comunidade do Marujá, na Ilha do Cardoso, os caiçaras abrem suas casas para hospedagem e oferecem pratos típicos. É possível fazer trilhas guiadas. O Quilombo do Mandira é famoso pelo cultivo sustentável de ostras que abastecem inclusive restaurantes de São Paulo, mas podem ser degustadas diretamente do mar.

Na Aldeia Rio Branquinho, um roteiro permite conhecer o modo de vida indígena, sua relação com a mata e aprender o artesanato local. Para as entidades ambientalistas com atuação na região isso é possível e ocorre há anos – não se justifica portanto a abertura proposta.

O que dizem as autoridades sobre o projeto

A Secretaria do Planejamento do Paraná reforça que a proposta contempla dragagem de manutenção em locais assoreados e sinalização náutica, com o objetivo de restabelecer a segurança e a navegabilidade do canal, obedecendo ao plano de manejo do Parque Nacional do Superagui.

O Ibama confirmou ter aberto um processo de licenciamento ambiental sobre o empreendimento e diz que o pedido passa por uma análise técnica feita com base nas informações apresentadas no formulário que descreve as atividades potencialmente poluidoras ou que usam recursos naturais. “A análise define se o licenciamento será conduzido pelo ente federal, estadual ou municipal”, informa.

Um inquérito civil público aberto pelo MPF-PR em 2024 investiga o projeto de dragagem anunciado pelo governo do Paraná. A ação teve como base manifestação do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade contrária à proposta por interferir no Parque Nacional do Superagui. O MPF informou que o procedimento tramita em sigilo.

Para a SOS Mata Atlântica essa é uma região muito especial. Está inserida na maior porção contínua de Mata Atlântica do País e reúne riquíssima biodiversidade.

A Fundação Florestal, vinculada à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil) do governo de São Paulo, diz que desde a consulta prévia feita pelo Ibama, em março de 2024, não voltou a ser acionada formalmente e nem houve novo encaminhamento de documentos para o processo de licenciamento ambiental relacionado ao projeto de dragagem e sinalização náutica do Canal do Varadouro e Sebuí.

A Fundação diz que, na ocasião, defendeu cautela na análise do empreendimento, “considerando a elevada sensibilidade socioambiental da região e os possíveis impactos sobre Unidades de Conservação administradas pelo Estado, como o Parque Estadual da Ilha do Cardoso, a Reserva Extrativista Ilha do Tumba e o Parque Estadual Lagamar de Cananeia”.

Na manifestação técnica ao órgão federal, foi apontada preocupação com potenciais impactos associados à alteração da dinâmica hídrica e sedimentar da região, incluindo possível intensificação de processos erosivos já monitorados no complexo estuarino-lagunar de Cananeia-Iguape-Paranaguá, e efeitos sobre comunidades tradicionais caiçaras, pesca artesanal e turismo de base comunitária, segundo a pasta.

O documento também recomendou a ampliação da área de estudo ambiental, aprofundamento das análises técnicas e realização de consulta livre, prévia e informada junto às comunidades potencialmente afetadas, conforme prevê a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

A reportagem entrou em contato com a prefeitura de Guaraqueçaba e não obteve retorno.

Berço do Brasil

A região que está no foco de projetos turísticos como a ‘BR do Mar’ tem também relevância histórica e arqueológica, além da cultural e ambiental. Embora São Vicente seja considerada oficialmente a primeira cidade do Brasil, historiadores afirmam que, em 1531, quando o português Martim Afonso de Souza veio ao Brasil para fixar a primeira colônia, parou em Cananeia e encontrou um vilarejo já erguido por um degredado do reino de Portugal, o mestre Gomes Fernandes, que ali vivia desde 1502, casado com a índia Caniné – daí o nome Cananeia. Ele ficou conhecido como o “bacharel de Cananeia”. Martim Afonso ficou 44 dias no local e só então teria seguido viagem para fundar São Vicente.

A região foi também uma das mais antigas ocupações humanas, como comprovam sítios arqueológicos como os sambaquis – montes construídos por povos pré-históricos entre 4 e 6 mil anos atrás. A região lagunar estuarina de Cananeia, conhecida como Lagamar, é considerada também um santuário natural, com as águas de rios e lagoas da Mata Atlântica se misturando com as do mar, formando um ecossistema único, tombado pela Unesco como Patrimônio Natural da Humanidade.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/06/2026

MINÉRIO DE FERRO VAI SUBIR OU CAIR? XP VÊ PREÇO TRAVADO COM DEMANDA MAIS FRACA

Pressão de custos impede quedas bruscas, mas desaceleração imobiliária e oferta global confortável limitam altas da commodity

Por Luísa Laval



Embarques robustos e demanda enfraquecida na China mantêm os preços do minério de ferro limitados na faixa de US\$ \$100 a US \$105 por tonelada no curto prazo, segundo análise da XP.
Foto: Agliberto Lima

Os preços do minério de ferro devem permanecer limitados a uma faixa entre US\$ 100 e US\$ 105 por tonelada no curto prazo, diante de uma combinação de demanda ainda enfraquecida na China e condições de oferta global consideradas confortáveis, segundo avaliação da XP.



Embora a commodity tenha demonstrado resiliência ao longo de maio, os preços recuaram recentemente para cerca de US\$ 101 por tonelada. Na avaliação dos analistas Lucas Laghi, Guilherme Nippes e Fernanda Urbano, o suporte atual dos preços tem sido cada vez mais sustentado por pressões de custo - como fretes mais elevados e custos de energia mais altos - do que por uma recuperação consistente da demanda.

“O suporte recente parece estar mais ligado ao aperto nos mercados de frete e aos custos de energia mais firmes do que a uma reaceleração relevante da demanda por aço”, afirmam os analistas.

Do lado da demanda, o cenário segue desafiador. O Índice de Gerentes de Compras (PMI) do setor siderúrgico chinês permaneceu em território de contração em maio, refletindo a fraqueza do consumo doméstico de aço. Além disso, fatores sazonais, como o período de chuvas no sul da China, temperaturas elevadas no norte do país e a persistente crise do setor imobiliário, continuam limitando uma recuperação mais robusta.

A XP observa que as exportações de aço seguem como um dos principais fatores de sustentação da atividade siderúrgica chinesa, operando em ritmo anualizado próximo de 100 milhões de toneladas. Ainda assim, os novos pedidos externos permanecem abaixo dos níveis que indicariam expansão.

No lado da oferta, os embarques globais seguem robustos. As exportações australianas de minério de ferro e pelotas atingiram 81 milhões de toneladas em maio, enquanto o projeto Simandou, na Guiné, continua ampliando gradualmente sua produção. Os embarques da operação alcançaram cerca de 2,2 milhões de toneladas no mês, ante 1,3 milhão de toneladas em abril.

Além disso, os estoques de minério nos portos chineses permanecem elevados, próximos de 160 milhões de toneladas, reforçando a avaliação de que a disponibilidade de produto não representa atualmente um gargalo para o mercado.

Outro ponto monitorado envolve as negociações entre a chinesa CMRG e a Fortescue. Segundo relatos do mercado, a CMRG teria orientado algumas siderúrgicas chinesas a evitar compras do novo produto de menor teor da mineradora australiana, o Fortune Fines, em meio às negociações de contratos de longo prazo. Na visão da XP, o episódio adiciona ruído ao mercado, mas não altera significativamente o quadro de oferta.

Apesar da demanda mais fraca, a rentabilidade das siderúrgicas chinesas apresentou melhora em maio. Os preços do vergalhão e da bobina laminada a quente avançaram 5% e 4% no mês, respectivamente, permitindo a continuidade da absorção de matérias-primas pelas usinas.

“A demanda continua fraca e a oferta permanece confortável, o que reforça nossa expectativa de preços do minério de ferro negociando dentro de uma faixa relativamente estreita no curto prazo”, destacam os analistas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/06/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

PORTOS INTELIGENTES: DIGITALIZAÇÃO REDEFINE EFICIÊNCIA, PRODUTIVIDADE E SUSTENTABILIDADE PORTUÁRIA

Volumes de carga cada vez maiores, pressão sob o aumento dos custos operacionais e metas corporativas de descarbonização impulsionam a transformação digital portuária

Por PressWorks — São Paulo



Divulgação — Foto: Divulgação

Os portos vivem uma transição estrutural impulsionada pela tecnologia. Conhecidos como Smart Ports, ou portos inteligentes, esses terminais combinam automação, conectividade, análise de dados, internet das coisas (IoT), inteligência artificial (IA), entre outras tecnologias para otimizar operações que historicamente dependiam de processos manuais e de baixa integração. O conceito ganhou tração nos últimos anos à medida que a pressão por eficiência operacional, redução de custos e metas de descarbonização passou a moldar as prioridades de

autoridades portuárias, portos e operadores de terminais no mundo todo.

Um Smart Port pode ser definido como um porto que utiliza tecnologias digitais para conectar sistemas, equipamentos e atores da cadeia logística em uma estrutura coordenada. Na prática, isso significa que dados de navios, guindastes, pátios, caminhões e sistemas alfandegários passam a circular em tempo real, permitindo decisões mais rápidas sobre atracação, movimentação de cargas e alocação de recursos. O objetivo central é reduzir gargalos, encurtar tempos de espera e elevar a previsibilidade das operações.

Crescimento global e impulsionadores do mercado

O avanço dos portos inteligentes acompanha o aumento do comércio marítimo internacional, responsável por cerca de 90% do transporte de mercadorias no mundo, segundo a Organização Marítima Internacional (IMO), agência da ONU para o setor. Projeções de mercado amplamente divulgadas por consultorias do setor apontam crescimento expressivo dos investimentos em digitalização portuária ao longo da próxima década, ainda que as estimativas variem conforme a metodologia adotada. Segundo a consultoria MarketsandMarkets, o mercado global de smart ports deve saltar de US\$ 2,53 bilhões em 2025 para US\$ 7,95 bilhões em 2030, o que representa uma taxa composta de crescimento anual (CAGR) de 25,8%. Estimativas igualmente divulgadas pela Grand View Research projetam um avanço ainda mais acentuado, de US\$ 3,24 bilhões em 2024 para US\$ 14,64 bilhões em 2030, a um CAGR de 29,8%. Os números diferem em escala, mas convergem na tendência de expansão acelerada do setor.

A combinação de portos congestionados, cadeias de suprimentos sob pressão e exigências regulatórias ambientais tem acelerado a adoção dessas soluções. A Ásia-Pacífico concentra a maior fatia do mercado 39,1% da receita global em 2024, puxada pela China, segundo a Grand View Research, enquanto a Europa segue como segunda região mais relevante, impulsionada por políticas ambientais mais rígidas.

A transformação digital portuária deixou de ser uma iniciativa isolada de grandes hubs para se tornar uma agenda compartilhada por terminais de diferentes portes. Ainda assim, a maturidade tecnológica permanece desigual: enquanto alguns complexos operam com elevado grau de automação, muitos terminais seguem em estágios iniciais de digitalização.

Principais tecnologias adotadas

Entre as ferramentas que sustentam os Smart Ports, destacam-se os digital twins, ou gêmeos digitais, réplicas virtuais de instalações físicas que permitem simular cenários operacionais, testar mudanças e antecipar falhas e riscos sem interromper as atividades reais. Sensores IoT distribuídos por equipamentos e infraestrutura geram fluxos contínuos de dados, que alimentam plataformas de análise capazes de identificar padrões e propor ajustes.

A inteligência artificial tem papel crescente no planejamento de atracações, na manutenção preditiva de equipamentos e na otimização do uso de pátios. A automação de processos é hoje o segmento tecnológico de maior peso, respondendo por 33,1% da receita do mercado em 2024, segundo a Grand



View Research. Sistemas de automação incluem guindastes operados remotamente e veículos autônomos para transporte interno de contêineres. Plataformas de gestão integrada e conceitos como o Port Community System (PCS) conectam os diversos participantes da operação, reduzindo a dependência de documentação física e processos redundantes.

À medida que essas tecnologias se conectam, a cibersegurança ganha relevância estratégica. A digitalização amplia a superfície de exposição a ataques, e a proteção de sistemas operacionais críticos passou a integrar o planejamento de qualquer projeto de modernização portuária.

Benefícios operacionais

Os ganhos associados aos portos inteligentes concentram-se na eficiência operacional e no aumento de capacidade, sem investimento em ampliar a infraestrutura. A integração de dados permite reduzir o tempo de permanência de navios, acelerar a movimentação de cargas e melhorar a utilização de ativos. A manutenção preditiva diminui paradas não programadas, enquanto a coordenação entre modais marítimo, rodoviário e ferroviário contribui para fluxos logísticos mais previsíveis.

Para armadores e operadores logísticos, maior previsibilidade significa melhor planejamento de rotas e estoques. Para as autoridades portuárias, a digitalização oferece instrumentos de monitoramento e governança que apoiam decisões de investimento e regulação.

Sustentabilidade e redução de emissões

A descarbonização é um dos vetores centrais da transformação. O setor marítimo-portuário responde por cerca de 3% das emissões globais de gases de efeito estufa volume comparável ao de uma grande economia nacional, segundo a IMO, e está sob crescente escrutínio. Em 2023, a navegação internacional emitiu cerca de 706 milhões de toneladas de CO₂, de acordo com dados da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD). A digitalização surge como aliada na busca por operações mais limpas: a otimização do tráfego de embarcações reduz o tempo de espera em fundeadouros, diminuindo o consumo de combustível. Sistemas inteligentes de energia, eletrificação de equipamentos e o fornecimento de energia elétrica a navios atracados (shore power) integram estratégias de redução de emissões.

Gêmeos digitais e plataformas de dados também auxiliam no monitoramento ambiental, permitindo medir e gerenciar indicadores de eficiência energética. A tendência acompanha compromissos internacionais de redução de emissões: a estratégia revisada da IMO, de 2023, fixou a meta de emissões líquidas zero por volta de 2050, com pontos de checagem intermediários de corte de pelo menos 20% até 2030 e de 70% até 2040, em relação aos níveis de 2008. Estimativas amplamente divulgadas indicam que a descarbonização plena do transporte marítimo pode exigir investimentos superiores a US\$ 1 trilhão até 2050, pressão que tende a acelerar a digitalização do setor.

Exemplos internacionais

Diversos portos têm sido citados como referências na adoção dessas tecnologias. O Porto de Roterdã, nos Países Baixos, é frequentemente apontado por seus investimentos em digitalização, sensores e iniciativas de gêmeos digitais. Em Hamburgo, na Alemanha, projetos de gestão inteligente de tráfego buscam coordenar o fluxo de cargas e veículos. Na Ásia, Singapura desenvolve sistemas avançados de gestão de tráfego marítimo e planejamento portuário, enquanto terminais altamente automatizados na China operam com elevados graus de mecanização. Esses casos ilustram caminhos distintos rumo à inovação portuária, condicionados às características de cada complexo.

Perspectivas futuras

O horizonte aponta para maior integração entre portos e cadeias logísticas globais, com fluxos de dados padronizados e interoperáveis. A consolidação de tecnologias como inteligência artificial, automação e gêmeos digitais deve aprofundar a transformação, ainda que os desafios persistam: necessidade de investimentos elevados, qualificação de mão de obra, padronização de dados e proteção contra ameaças cibernéticas figuram entre os principais obstáculos.

A transição para os Smart Ports não é uniforme nem imediata. Trata-se de um processo gradual, em que a digitalização redefine não apenas a tecnologia empregada, mas também os modelos de gestão



e cooperação entre os atores da cadeia. O resultado tende a ser uma rede portuária mais eficiente, sustentável e resiliente, capaz de responder com agilidade às oscilações do comércio internacional.

Os avanços em digitalização, eficiência operacional e inovação tecnológica também estarão entre os temas discutidos no Port Performance Summit Brasil 2026, encontro que reúne líderes, especialistas, autoridades, operadores portuários e empresas especializadas para debater os desafios e as oportunidades do setor. Em sua 3ª edição, o evento acontece nos dias 7 e 8 de outubro, das 8h às 18h, no Milenium Centro de Convenções na capital paulista.

A programação oficial reúne cases de sucesso apresentados por portos, terminais e autoridades portuárias líderes do setor, painéis de liderança e palestras sobre tecnologia aplicada e inovação no setor portuário. Além disso, terá uma palestra keynote "Estratégia AI-First Quantum Ready para uma jornada de Portos Inteligentes", ministrada por Waldemir Cambiucci, Ph.D, Fundador e CEO da HYPAQ Technologies, que abordará como inteligência artificial, otimização de processos e algoritmos quânticos devem transformar os portos inteligentes, incluindo arquiteturas híbridas clássicas-quânticas (Quantum-Ready) e uma nova arquitetura de referência para o setor.

Outro destaque na programação temática será a palestra 'Porto Conectado na Prática: IA ponta a ponta na cadeia Trem-Pátio-Navio', com Pedro Bemfica, líder do programa Porto Conectado na Vale, e Alexandre Pigatti, head de IA na companhia, que mostrará como a mineradora utiliza inteligência artificial para tornar o planejamento mais assertivo e a operação ainda mais eficiente.

"O setor portuário é um ambiente com foco intenso em performance e com alto nível de complexidade operacional. Diversos fatores atuais estão impulsionando os avanços em tecnologia e digitalização, e buscamos colocar essas discussões estratégicas na pauta central do evento", explica Michael Fine, CEO da Double Down Live Marketing (DDLML), empresa idealizadora e organizadora do evento.

Serviço:

Evento: Port Performance Summit Brasil 2026 - Inovação, Tecnologia, Automação e Digitalização para Portos e Terminais

Datas: 07 a 08 de Outubro

Horário: 8hs às 18h

Local: Milenium Centro de Convenções - Rua Dr. Bacelar, 1043, Vila Mariana, São Paulo, SP

Mais Informações: www.portperformancesummit.com.br

Patrocínio Oficial:

Siemens, HidroMares, Hatch, iPORT Solutions, Logcomex, Mandala, Verope, Seven Seas, AllRead

Apoio Oficial:

ABAC, ABEPH, ABES, ABRALOG, ABRATEC, ABTL, ABTP, ABTRA, ABTTC, ADAB, ATP, CBC, FGV TRANSPORTES, IAPORTS, Instituto PORTa

Port Performance Market Intelligence - Hub de Conteúdo:

<https://www.portperformancesummit.com.br/marketintelligence>

Realização: Double Down Live Marketing (DDLML)

Port Performance Summit Brasil 2025 nas redes sociais:

Instagram: https://www.instagram.com/port_performance_summit/

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/port-performance-summit-brasil/>

Flickr: <https://www.flickr.com/photos/port-performance-summit-brasil/albums/>

Youtube: <https://www.youtube.com/@PortPerformanceSummitBrasil>

Sobre o Port Performance Summit Brasil

O Port Performance Summit Brasil é um evento pioneiro no Brasil, onde os portos e terminais poderão conhecer com maior profundidade as mais importantes soluções tecnológicas disponíveis no mercado,

bem como as suas principais aplicações no setor portuário, visando melhorias em produtividade, eficiência, segurança, resiliência, sustentabilidade e competitividade.

Sobre a Double Down Live Marketing (DDLML)

A DDLML é uma empresa especializada em live marketing com foco em feiras de negócios, congressos técnicos e eventos corporativos, cuja equipe tem mais de 40 anos de experiência no setor. É uma empresa sólida e ágil, que acredita na importância de eventos para o crescimento e desenvolvimento da economia.

Contato para a Mídia:

Michael Fine

CEO/Diretor de Evento

DDLML

Email: fine@doubledown.com.br

Cel/Whatsapp: +55 11 99332-3244

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 11/06/2026

TRUMP AMEAÇA TOMAR CONTROLE DE INFRAESTRUTURA DE PETRÓLEO E GÁS DO IRÃ

Ameaça ocorre após nova onda de ataques trocados entre Washington e Teerã, que colocou em xeque as negociações sobre um possível acordo de paz, bem como a navegação sobre Ormuz

Por Valor Com Reuters — São Paulo



Uma imagem de satélite mostra um terminal petrolífero na ilha de Kharg — Foto: Planet Labs PBC/Divulgação via Reuters

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou nesta quinta-feira (11) que assumirá a infraestrutura de petróleo e gás do Irã “em algum momento num futuro não muito distante”.

“Em algum momento num futuro não muito distante, assumiremos o controle da Ilha de Kharg e de outras

infraestruturas petrolíferas, passando a controlar totalmente os mercados de petróleo e gás do Irã, da mesma forma que fizemos com a Venezuela — algo que tem funcionado de maneira brilhante tanto para a Venezuela quanto para os Estados Unidos da América. Obrigado pela atenção a este assunto!”, escreveu Trump em publicação na plataforma Truth Social.



Donald J. Trump
@realDonaldTrump

The United States will be hitting Iran (Whose Navy, Air Force, Radar, Anti Aircraft, and all other forms of Defense, together with most of its offensive capability, are GONE!), VERY HARD TONIGHT. At some point in the not too distant future, we will be taking Kharg Island, and other oil infrastructure points, and assume total control of their Oil and Gas Markets, much like we have with Venezuela, which is working out brilliantly for both Venezuela and the United States of America. Thank you for your attention to this matter! President DONALD J. TRUMP

558 ReTruths 2.08k Likes

Jun 11, 2026, 9:22 AM

O presidente americano também ameaçou “atingir com muita força” o Irã na noite de hoje. “Os Estados Unidos vão atingir o Irã (cuja Marinha, Força Aérea, radares, sistemas antiaéreos e todas as demais formas de defesa, juntamente com grande parte de sua capacidade ofensiva, já NÃO EXISTEM MAIS!) MUITO DURAMENTE esta noite”.

Presidente dos EUA, Donald Trump, diz que assumirá o controle da infraestrutura de petróleo do Irã — Foto: Reprodução/Truth Social

Pouco depois, em entrevista à Fox News, Trump confirmou que gostaria de assumir o controle da Ilha de Kharg, principal centro da infraestrutura petrolífera do Irã, mas disse não saber se os americanos apoiariam uma escalada mais ampla do conflito.

“Estamos conversando com eles e tudo mais, mas, vejam, minha preferência sempre foi tomar a Ilha de Kharg. Essa seria minha preferência. Não sei se os Estados Unidos têm disposição para isso”, disse o americano ao canal.

Apesar da promessa de ampliar os ataques contra o país persa na noite de hoje, Trump afirmou que preferiria evitar alvos como pontes e usinas de energia. O presidente acrescentou que Washington continua mantendo contatos com Teerã na tentativa de alcançar um acordo, apesar da intensificação das operações militares.

A Ilha de Kharg responde normalmente pela exportação da maior parte do petróleo iraniano, cerca de 2 milhões de barris por dia, o equivalente a aproximadamente 2% da oferta global, com a maior parte destinada à China.

Segundo analistas, uma eventual tomada da ilha pelos EUA não teria efeito imediato sobre os embarques, que já foram amplamente interrompidos nas últimas semanas em razão do bloqueio americano às exportações iranianas.

As ameaças ocorrem após a nova onda de ataques trocados por Washington e Teerã, que colocou em xeque as negociações sobre um possível acordo de paz, bem como a navegação sobre o Estreito de Ormuz. Segundo o secretário de Defesa americano, Pete Hegseth, os ataques dos EUA têm como objetivo pressionar o país persa a fechar um acordo nos termos defendidos por Trump.



O presidente Donald Trump fala à imprensa após retornar e desembarcar do Air Force One, na quarta-feira, 20 de maio de 2026, na Base Aérea Conjunta Andrews, em Maryland, depois de discursar na cerimônia de formatura da Academia da Guarda Costeira dos EUA — Foto: AP/Jacquelyn Martin

Os militares americanos afirmaram ter atingido sistemas de vigilância, comunicações e defesa aérea iranianos em uma operação de cerca de quatro horas, realizada em resposta ao que classificaram como “agressão contínua e

injustificada” de Teerã.

Como resposta, o regime iraniano disse ter fechado o Estreito de Ormuz para todo tipo de embarcação, como petroleiros e navios comerciais – o que foi negado pelo Comando Central dos Estados Unidos (Centcom). Além disso, Teerã lançou ataques contra o Kuwait, Bahrein e Jordânia.

Mais cedo, fontes iranianas disseram à agência Reuters que as negociações entre as partes se intensificaram apesar da nova rodada de hostilidades.

A guerra já matou milhares de pessoas, principalmente no Irã e no Líbano, e elevou os preços globais do petróleo desde o início dos bombardeios lançados por Estados Unidos e Israel contra o Irã em 28 de fevereiro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 11/06/2026

KEIKO FUJIMORI VOLTA A LIDERAR A CORRIDA PRESIDENCIAL NO PERU APÓS 3 DIAS ATRÁS DE ROBERTO SÁNCHEZ

Por Valor — São Paulo



Keiko Fujimori no dia da votação em segundo turno, no último domingo — Foto: Valor Econômico

Keiko Fujimori assumiu novamente a dianteira na apuração dos votos do segundo turno das eleições presidenciais do Peru nesta quinta-feira (11). Após três dias atrás de Roberto Sánchez, a candidata conservadora está com 50,002% dos votos contra 49,998% do deputado de esquerda.

Sánchez, da Juntos pelo Peru, e Fujimori, da Força Popular, disputam voto a voto a eleição presidencial no

Peru. A votação foi no domingo (7) e o resultado deve seguir indefinido até o fim.

Às 6h desta quarta, a diferença entre os dois era de cerca de 20 mil votos. No começo da tarde, por volta das 13h30, era apenas pouco mais de 4 mil. A virada de Fujimori se deve à sua preferência entre os peruanos no exterior: 63% contra 37% de Sánchez.

Mais cedo, apenas 67% das urnas no estrangeiro haviam sido abertas e contabilizadas, agora são 83%. No Peru, 98,20% das urnas já foram apuradas.

Os primeiros dados oficiais da apuração foram divulgados por volta das 22h de domingo (7) pelo órgão eleitoral peruano: Fujimori largou na frente, cinco pontos percentuais à frente de Roberto Sánchez. A diferença entre os dois foi diminuindo à medida que a apuração avançava. Por volta das 7h de segunda-feira (8), Keiko tinha menos de um ponto de vantagem sobre Sánchez.

Às 13h07 de segunda, no horário local, o candidato da Juntos pelo Peru ultrapassou a rival. A autoridade eleitoral informou que a divulgação do resultado final pode demorar dias. A votação no Peru é feita com cédulas de papel. O país tem 27,33 milhões de eleitores aptos a votar. 11/06/2026 01:49:14

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/06/2026

GOVERNO AMPLIA BENEFÍCIO FISCAL PARA PROJETOS DE INFRAESTRUTURA EM PORTOS E AERÓDROMOS PÚBLICOS

Nova regulamentação consolida o programa Investe + Aeroportos e deve estimular novos investimentos, ampliar a ocupação logística e comercial dos sítios aeroportuários e gerar mais segurança jurídica para investidores

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília



— Foto: Pixabay Mais recente

O Ministério de Portos e Aeroportos ampliou alcance do benefício fiscal para projetos relacionados a sistemas aeroportuários e sistemas de proteção ao voo instalados em aeródromos públicos, hidrovias e instalações portuárias autorizadas. A portaria foi publicada no Diário Oficial da União nesta quinta-feira (11).

Com a nova regra, esses projetos ficam autorizados a acessar Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da

Infraestrutura (Reidi), programa do governo que prevê a desoneração para implantação de projetos de infraestrutura, com a suspensão da incidência das contribuições para Pis e Cofins sobre as receitas decorrentes de alguns serviços.

A medida havia sido anunciada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, no início da semana durante reunião do Comitê Temático da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos.

Segundo o governo, a nova regulamentação consolida o programa Investe + Aeroportos e deve estimular novos investimentos, ampliar a ocupação logística e comercial dos sítios aeroportuários e gerar mais segurança jurídica para investidores.

Com a nova portaria, projetos de infraestrutura associados à operação dos aeroportos também poderão ser enquadrados no regime, ampliando as possibilidades de investimento e desenvolvimento dos sítios aeroportuários.

Em relação ao setor portuário, poderão acessar o benefício portos organizados que estão em regime de operação por concessão ou delegação. Além dos projetos relacionados aos contratos de arrendamento, os decorrentes de contrato de transição e contrato de uso temporário, também estão inclusos nas regras.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/06/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

TRUMP DIZ QUE QUER TOMAR ILHA POR ONDE IRÃ EXPORTA 90% DE SEU PETRÓLEO

- Presidente americano diz que quer controlar mercado do país persa, assim como fez na Venezuela
- Declarações ocorrem após dias consecutivos de ataques entre os países no Oriente Médio

Por Washington | Reuters

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou nesta quinta-feira (11) que o país atacará o Irã "com muita força esta noite" e que pretende, em algum momento, assumir o controle da ilha de Kharg, localizada a aproximadamente 30 quilômetros da costa do país persa e de onde sai mais de 90% do petróleo exportado pelo regime.

As declarações ocorrem após dias consecutivos de ataques entre os países que ameaçam sepultar de vez o frágil cessar-fogo.

"Os Estados Unidos vão atingir o Irã COM MUITA FORÇA ESTA NOITE", escreveu Trump em uma rede social, com suas habituais maiúsculas. "Em algum momento, em um futuro não muito distante, tomaremos a ilha de Kharg e outros pontos da infraestrutura petrolífera e assumiremos controle total de seus mercados de petróleo e gás, como fizemos na Venezuela", acrescentou.

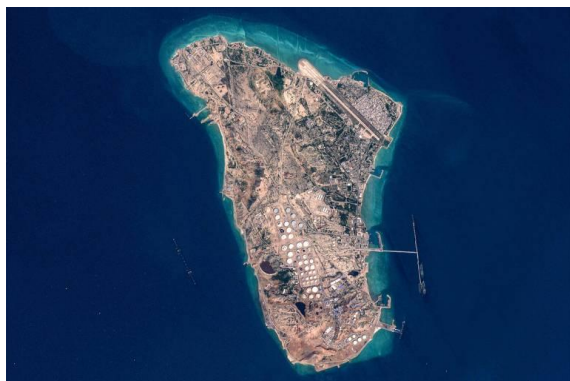


Imagem de satélite da ilha de Kharg, no golfo Pérsico - Agência Espacial Europeia - 17.mar.26/via AFP

O regime se pronunciou diante das ameaças, e o porta-voz do comitê de política externa e segurança nacional do Parlamento, Ebrahim Rezaei, afirmou que Trump receberá uma "resposta mais forte e mais dolorosa".

O republicano voltou a fazer as mesmas afirmações durante uma entrevista à emissora Fox News. Ele disse que sua preferência sempre foi tomar a ilha de Kharg,

mas que não sabe se a população americana "tem disposição para isso".



O Irã exporta a maior parte de seu petróleo pela ilha de Kharg, com volumes normalmente próximos de 2 milhões de barris por dia, destinados principalmente à China.

Uma eventual tomada da ilha pelos EUA não teria impacto imediato sobre as exportações, já que esses embarques estão suspensos há semanas em razão do bloqueio americano aos portos iranianos.

Washington realizou ataques em diversas regiões do Irã nesta quinta-feira, enquanto Teerã lançou ofensivas contra bases americanas na região. No Bahrein, uma menina de 11 anos sofreu ferimentos leves e casas foram danificadas em Hamad e na capital, Manama, após destroços de drones iranianos, que haviam sido interceptados, caírem nessas áreas.

As Forças Armadas dos EUA atacaram um petroleiro indiano próximo à costa de Omã. A embarcação Jalveer, de bandeira da Guiné-Bissau, estaria tentando furar o bloqueio militar norte-americano para transportar petróleo do Irã.

China, Rússia e Turquia pediram nesta quinta-feira a retomada das negociações e o fim dos ataques entre os dois países.

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 11/06/2026

ANTT NEGOCIA R\$ 2 BI EM MULTAS DE CONCESSÕES DE RODOVIAS E TROCA PUNIÇÕES POR ACORDOS DE OBRAS

- Quase metade das sanções aplicadas pela agência entra em renegociação com empresas
- Mais de 4.000 autuações são alvo de possíveis acordos com as concessionárias

Por André Borges

Brasília - Mais de R\$ 2 bilhões em multas aplicadas contra concessionárias de rodovias federais estão em fase de negociação com a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e podem ser convertidos em novos investimentos.



Os acordos, que envolvem o destino de mais de 4.000 processos que tramitam na agência, pretendem trocar punições que nunca são pagas devido a recursos apresentados nas esferas administrativa e judicial— por obras efetivas que melhorem as condições das vias.

Acordos entre agência e concessionárias buscam troca de punição financeira por obras e manutenção - Karime Xavier - 20.fev.26/Folhapress

A ideia é que, no lugar de disputas judiciais, entrem descontos e renegociações de dívidas para destravar investimentos e manutenção das estradas federais. Até o momento, a agência já encaminhou mais de R\$ 1 bilhão de multas para inscrição em dívida ativa da União, valor que, com atualização monetária, pode chegar a cerca de R\$ 2 bilhões.

Em seu relatório concluído no fim de abril, a ANTT afirma que tem procurado trabalhar com "menor ênfase em medidas estritamente sancionatórias" e maior uso de ações para "correção de condutas" e redução da "litigiosidade".

As negociações são parte da resposta do governo a várias concessões rodoviárias que atravessam problemas financeiros, disputas contratuais, judicialização e busca de reequilíbrio econômico. Muitas empresas alegam que seus contratos ficaram inviáveis após mudanças econômicas, pandemia, alta de juros, aumento de custos de obras e dificuldades de financiamento.

O balanço da ANTT sobre autuações dá uma ideia do tamanho desse passivo. Atualmente, existem mais de 10 mil processos administrativos ligados a infrações cometidas pelas concessionárias. Desse total, mais de 4.000 já migraram para as negociações. Ou seja, quase metade do estoque de punições da agência está sendo tratada por meio de acordos.

Apenas entre janeiro e abril de 2026, a ANTT aplicou R\$ 260,8 milhões em multas contra concessionárias de rodovias federais.

O valor das penalidades começou a cair depois da entrada em vigor de uma resolução aprovada em 2024, que alterou a forma de calcular multas e passou a permitir aplicação retroativa das regras de negociação com as empresas. Isso significa que multas antigas, ainda sem decisão definitiva, podem ser recalculadas com valores menores.



Locomotiva da VLI trafega em trecho urbano em Betim (MG) Marcelo Toledo/Folhapress

Um dos casos mais emblemáticos negociados pela agência envolve a Transbrasiliana, concessionária que opera a BR-153, em São Paulo. A empresa apresentou proposta de acordo envolvendo 231 processos administrativos que somam R\$ 588,2 milhões em multas. Com os descontos previstos na regulamentação atual, o valor cai praticamente pela metade, chegando a R\$ 294,1 milhões.

Outro exemplo é o da Via 040, antiga concessionária da BR-040 entre Brasília e Juiz de Fora (MG). A agência aprovou mudanças no acordo já existente, retirando alguns processos antigos e adicionando outros 36 novos casos. O valor renegociado é de R\$ 133,5 milhões.

Há ainda negociações envolvendo empresas como Régis Bittencourt, Fernão Dias, Litoral Sul, CCR Via Sul, Ecovias do Cerrado, Ecovias Capixaba e Ecovias Minas Goiás.

Desde 2013, já foram assinados 25 acordos desse tipo com grandes concessionárias federais. Nesta lista estão empresas que administram algumas das principais rodovias do país, como ViaBahia, Nova Dutra, Fernão Dias, Régis Bittencourt, Planalto Sul, Rota do Oeste e EcoSul.

Paralelamente às negociações, a agência vem acionando seguradoras para tentar recuperar valores não pagos pelas concessionárias. Segundo o relatório de abril, já foram emitidas 2.500 notificações de possível execução de garantias contratuais.

Atualmente, 36 concessionárias federais são fiscalizadas pela agência. As negociações são acompanhadas com atenção por órgãos de controle, como o TCU (Tribunal de Contas da União), diante do receio de enfraquecimento do caráter punitivo das multas e a leitura de que os acordos podem acabar premiando empresas que descumpriram contratos. Em alguns casos, os descontos chegam a 50% dos valores originais.

Outra crítica é que sucessivas renegociações podem estimular concessionárias a adiar investimentos ou judicializar disputas, apostando numa futura negociação mais vantajosa.

O TCU passou a acompanhar de perto esse movimento e hoje atua diretamente em parte dessas negociações. Um acordo envolvendo a concessionária Litoral Sul, por exemplo, chegou a ser discutido dentro da comissão de solução consensual ligada ao tribunal.

As tratativas fracassaram e o processo voltou para análise da ANTT. A concessionária foi obrigada a reapresentar cronograma de investimentos, lista atualizada de multas, garantias e compromissos previstos no acordo.

A reportagem questionou a ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias) sobre o assunto, mas não teve retorno até a publicação deste texto.

A ANTT declarou, por meio da Surod (Superintendência de Infraestrutura Rodoviária), que a utilização de termos de ajustamento de conduta e de acordos substitutivos de multas estão previstos em resolução de 2024.

"A agência avalia que esses mecanismos permitem dar maior efetividade à atuação regulatória. O volume de multas no setor rodoviário federal vinha aumentando, mas muitos processos permaneciam por anos em discussão administrativa ou judicial, sem gerar, nesse período, benefício concreto aos usuários. Além disso, mesmo quando pagas, as multas possuem natureza arrecadatória e não necessariamente resultam em melhorias diretas nas rodovias concedidas", declarou.

Segundo a agência, ao converter passivos sancionatórios em obrigações concretas, como investimentos, melhorias operacionais e ações de segurança viária, a concessionária assume compromissos regulatórios específicos, sujeitos ao acompanhamento da ANTT, e renúncia à discussão administrativa ou judicial dos processos abrangidos pelo ajuste.

"A Surod entende, portanto, que o caráter pedagógico e coercitivo da atuação regulatória permanece preservado, ainda que por meios consensuais. Nessa lógica, a punição deixa de se limitar a uma finalidade meramente arrecadatória e passa a ser direcionada à recomposição do interesse público lesado e à melhoria efetiva do serviço concedido", afirmou.

Na avaliação do órgão federal, as ações não enfraquecem a fiscalização.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 11/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE IMBITUBA INAUGURA NOVA LINHA MARÍTIMA QUINZENAL ENTRE BRASIL E RÚSSIA

Da Redação Portos e logística 11/06/2026 - 18:28



Porto de Imbituba passa a contar com nova linha marítima quinzenal ligando Brasil e Rússia, ampliando opções para o comércio exterior.

O Porto de Imbituba, em Santa Catarina, passou a contar com uma nova linha marítima de longo curso, com frequência quinzenal, conectando diretamente o Brasil à Rússia. Segundo a administração portuária, o novo serviço amplia o leque de rotas internacionais disponíveis no terminal e fortalece o papel de Imbituba como alternativa logística para cargas containerizadas e graneis na região Sul.

A nova linha se soma a outros serviços de longo curso recentemente consolidados no porto, como a rota Brazil Express (BRAZEX), operada em parceria com a Santos Brasil e a CMA CGM, que já realiza escalas semanais em Imbituba atendendo portos no México, Estados Unidos, Caribe e América do Sul, com previsão de movimentar cerca de 80 mil TEU por ano.

De acordo com a SCPAR Porto de Imbituba, o complexo vem registrando movimentação anual superior a 7 milhões de toneladas, apoiado em investimentos em infraestrutura, aprofundamento de berços e diversificação de cargas, que vão de contêineres a graneis sólidos como o ferro-gusa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

AGENTES DISCUTEM ALINHAMENTO DE REGRAS DE LICENCIAMENTO PARA GARANTIR SEGURANÇA JURÍDICA DE PROJETOS PORTUÁRIOS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 11/06/2026 - 18:32



Licenciamento é um tema complexo no Brasil, que exige o cumprimento de uma série de condicionantes e envolve tramitações e fiscalizações de órgãos de diferentes esferas. No segmento portuário, entidades e agentes setoriais enxergam avanços na LGLA — Lei Geral do Licenciamento Ambiental (15.190/2025), que entrou em vigor, mas ainda depende de regulamentação. Em outra frente, associações setoriais dialogam para promover ajustes no texto substitutivo da revisão da atual Lei dos Portos (PL 733/2025). O setor empresarial defende mais segurança jurídica e previsibilidade regulatória em temas que desestimulam novos

investimentos e retardam projetos.

Empresários, agentes e especialistas apontam que as principais dificuldades para obtenção das licenças estão tanto no gargalo estrutural quanto na complexidade e burocracia. Elas são decorrentes da concentração da multiplicidade de processos e morosidade dos órgãos licenciadores, resultando em grande demora na emissão das licenças prévias e de instalação, bem como na sobreposição de regras de diversos órgãos ambientais e governamentais e na necessidade da participação de todos estes anuentes intervenientes nos processos.

Outros fatores destacados passam pela complexidade das normas e risco de judicialização que paralisa os projetos, sem falar na complexidade dos estudos técnicos, necessidade de renovação decorrente de eventos climáticos extremos e desafios na aprovação dos relatórios técnicos, que abordam, muitas vezes, conjunto de diferentes atividades e impactos sinérgicos.

O licenciamento ambiental portuário tem hoje três frentes regulatórias sobrepostas. Além do novo marco geral do licenciamento (Lei 15.190/2025), em vigor desde fevereiro de 2026, e do projeto de lei 733/2025, que tramita no Congresso sob a relatoria do deputado Arthur Maia (União-BR), foi publicada no ano passado a Lei 15.300/2025, que regula a chamada Licença Ambiental Especial (LAE) para projetos estratégicos. A articulação entre os três ainda está em construção.

A Lei 15.190/2025 fixou prazos legais que, no papel, são considerados curtos: 10 meses para a licença prévia (LP) quando exigido estudo e relatório de impacto ambiental (EIA/RIMA) e seis meses para LP nos demais casos. A sócia da Leggio Consultoria, Camila Affonso, diz que esses prazos sempre existiram através de normas infralegais e, na prática, nunca foram cumpridos.

“Reduzir tempo de análise não é função de prazo descrito em lei. É função da capacidade técnica do órgão licenciador, qualidade do estudo entregue pelo empreendedor e resolução das interferências federativas e setoriais, especialmente Funai [Fundação Nacional dos Povos Indígenas], IPHAN

[Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional] e ICMBio [Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade]”, comenta Camila.

No setor portuário, ela observa situações em que o tempo de tramitação não está apenas no banco dos analistas do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), mas também em manifestações de órgãos intervenientes, em pendências fundiárias e urbanísticas, ou até na complementação de estudos pelo empreendedor. Segundo a consultora, atribuir o gargalo apenas ao licenciador é diagnóstico parcial, o que leva à prescrição do ‘remédio errado’.

Camila avalia que a licença por decurso de prazo, defendida pelo relator do PL 733/2025, deputado Arthur Maia, é uma solução ‘tentadora e arriscada’. “Tentadora porque cria pressão real sobre o órgão. Arriscada porque, se o gargalo verdadeiro não estiver lá, a aprovação automática transfere risco ambiental e jurídico para o empreendimento, com potencial de judicialização posterior. Em portos, onde o ciclo de investimento é longo, judicialização tardia custa mais do que prazo de análise mais lento”, analisa a especialista.

A Leggio pontua três blocos de condicionantes que concentram a complexidade operacional no setor portuário. Um deles é a dragagem de manutenção, com exigências de caracterização de sedimentos pela resolução 454/2012 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), malha amostral, monitoramento de turbidez, gestão de áreas de disposição e janelas ambientais para proteção da fauna marinha.

O segundo é o monitoramento contínuo de meio biótico, físico e socioeconômico, traduzido em programas ambientais que costumam passar de uma dezena por terminal. O terceiro é a interface com unidades de conservação, terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos, que aciona órgãos intervenientes com ritos próprios.

A consultoria entende que a nova lei alterou parte desse desenho, mas não pacificou completamente o tema. Camila chama a atenção para o fato de que a não-obrigatoriedade de licenciamento para dragagem de manutenção, defendida pela ABTP e pela ATP, foi vetada pelo presidente Lula em agosto de 2025 e, posteriormente, restabelecida pela derrubada do veto pelo Congresso em novembro de 2025. “Na prática, o empresário fica em uma zona de incerteza”, aponta a consultora.

Além disso, há uma assimetria das condicionantes que são fixadas no licenciamento, mas o regime de fiscalização e penalização permanece severo, com multas e possível tipificação criminal. Camila explica que flexibilizar a entrada sem revisar a fiscalização cria desequilíbrio, na medida em que facilita o início da operação e mantém alto o risco posterior. Esse movimento tende a ser precificado no valuation como risco, reduzindo o valor dos ativos.

O PL 733/2025 propõe simplificações específicas e possíveis, mas o texto ainda gera divergências relevantes no mercado. Em setembro de 2025, o presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, alertou publicamente que o PL 733 não é o instrumento adequado para alterar a Lei 6.938/1981, que é a Política Nacional do Meio Ambiente, e que tais mudanças deveriam ser tratadas na própria Lei 15.190/2025. “Esse tipo de cruzamento legislativo é uma fonte clássica de insegurança jurídica”, alerta Camila, da Leggio.

Além disso, no Supremo Tribunal Federal (STF) foram protocoladas três Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) em dezembro de 2025 questionando a constitucionalidade de dispositivos centrais da Lei 15.190/2025 — como a ampliação da Licença por Adesão e Compromisso (LAC) para empreendimentos de médio potencial poluidor e a redução de competências do ICMBio e da Funai. Até maio de 2026, não houve concessão de medida cautelar, mas o ambiente decisório para investimentos de longo prazo em portos permanece sob risco regulatório. “Isso é particularmente sensível em terminais com ciclo de retorno superior a 10 anos”, diz Camila.

A consultora considera que o diálogo institucional avançou, mas ainda não de maneira robusta. Ela cita canais formais ativos, como a Comissão Especial do PL 733/2025, que promoveu audiências públicas com entidades setoriais, Praticagem do Brasil e setores trabalhistas. O Ministério de Portos e

Aeroportos (MPor) manteve fórum próprio de discussão. A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) tem pautado o tema do Porto de Santos (SP) junto ao setor produtivo paulista. “Esses espaços existem e funcionam. O que ainda não funciona é o resultado: as posições continuam polarizadas e as decisões finais não têm sido tomadas por convergência técnica”, analisa Camila.

Ela lembra a dispensa de licenciamento para dragagem de manutenção para ilustrar essa polarização. Vetada pelo presidente em agosto de 2025, a medida teve o veto derrubado no Congresso em novembro, por articulação das entidades setoriais — sem que houvesse, antes disso, acordo técnico entre Ibama, Ministério do Meio Ambiente e setor privado. “Foi uma decisão parlamentar, não um consenso construído. Quando o debate migra das mesas técnicas para o plenário, perdemos a chance de produzir acordos que resistam a trocas de governo. Sobra um marco regulatório que se reescreve a cada ciclo, e essa instabilidade pesa diretamente sobre quem precisa decidir investimentos de longo prazo”, ressalta a consultora.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) avalia que o grande ponto positivo na lei do licenciamento é retirar a obrigatoriedade de pedidos de novas licenças aos órgãos ambientais para cada dragagem de manutenção. O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, ressalta que a fiscalização dos órgãos competentes continuará presente e que esse tipo de processo trata de assoreamentos naturais, o que não altera a profundidade ou ponto de ‘bota fora’ já estabelecidos.

“Com o novo Código, não será mais preciso pedir licença para manutenção, bastará comunicar ao órgão sobre a dragagem e, se ele quiser, faz a fiscalização adequada. Ganha-se muito com essa questão, crucial para a manutenção do calado”, afirma. Silva pondera que, para a contratação da dragagem de aprofundamento, o governo federal passou a adotar o modelo de concessão dos acessos à iniciativa privada.

A ABTP também defende que se o porto organizado possui licença ambiental, mediante seu plano de zoneamento (PDZ), não é necessário que cada terminal da poligonal, individualmente, precise obter sua própria licença. Esse ponto não foi endereçado no novo código do licenciamento e a associação é a favor que ele seja incluído no substitutivo do PL 733/2025. Até o fechamento desta edição, o substitutivo do PL estava nos ajustes finais da comissão especial em vias de ser publicado.

A associação verifica casos de terminais privados que não entraram em operação no período previsto devido à demora na obtenção da licença ambiental. “A sustentabilidade, de forma geral, tem que ser vista sobre todos os prismas. Trabalhamos muito a questão da governança e atacamos a burocracia quando há excesso de exigências não ambientais que podem ser tratadas de forma mais célere”, destaca Silva.

Outro pleito antigo da ABTP é que, nas licitações de infraestrutura, o governo possa participar ativamente das licenças ambientais e autorizações. “O suprimento de infraestrutura é de interesse do país. São serviços de titularidade da União ou serviços públicos necessários. É importante que no que o governo é melhor para resolver, que tome a liderança e faça o mapeamento de risco”, sugere Silva.

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) vem debatendo as preocupações dos agentes com a nova legislação do licenciamento. Eles enfrentam incertezas como a derrubada dos vetos presidenciais no Congresso, assim como em pontos que ainda precisam ser regulamentados e em relação às ADIs levadas ao STF. Em fevereiro, o IBI promoveu mesa redonda para discutir o novo marco do licenciamento ambiental e o futuro da logística brasileira.

“A lei trata de procedimentos. Ninguém quer o desmatamento ou flexibilizar. Quer critérios objetivos, fixar prazos, proteger o servidor público de ação civil pública e uma lei que dê certa orientação para os órgãos de licenciamento”, comentou o diretor-presidente do IBI, Mário Povia, ex-diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O IBI promoverá outras discussões sobre temas que vêm gerando dúvidas, como em relação à aplicação da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) no licenciamento de projetos de infraestrutura. A discussão é se a norma, que trata sobre Povos Indígenas e Tribais,

esbarra na questão do licenciamento ou se deve haver um tratamento à parte. “Ainda não conseguimos aprofundar o que da lei é autoaplicável, o que depende de regulamentação e o que está judicializado”, explica Povia.

Outra polêmica vem sendo tratada no PL 733/2025, que revisa a Lei dos Portos: se os terminais instalados dentro dos portos organizados precisam de licenciamento ambiental, quando o cluster portuário já está licenciado. Uma versão extra-oficial do relatório do projeto de lei que circulou mencionava que, se o porto estiver licenciado, o terminal arrendado ficaria dispensado de passar por um novo processo de licenciamento, aproveitando o Eia/Rima do porto organizado.

Povia observa que, em alguns países, as pastas de infraestrutura e meio ambiente atuam em conjunto para que os projetos possam ter processos mais céleres e não desperdiçar oportunidades. Ele considera que o licenciamento integrado seria um ‘sonho de consumo’ para o setor portuário. “Queremos que o projeto seja licenciado em 60 a 90 dias e tentar uma legislação que privilegie mais o planejamento”, defende Povia. Ele também cita que a Confederação Nacional da Indústria (CNI) firmou uma agenda positiva de colaboração com o Ibama.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) identifica avanços recentes no licenciamento ambiental aplicável ao setor portuário, entretanto os classifica como pontuais e ainda insuficientes para superar a morosidade dos processos. A associação destaca a publicação pelo Ibama de guias de avaliação de impacto ambiental (AIA), com o objetivo de conferir mais clareza às etapas do processo, qualificar os estudos ambientais e orientar a elaboração de termos de referência mais objetivos. Esses instrumentos contribuem para mitigar a recorrente necessidade de complementações, reduzindo o retrabalho e conferindo mais racionalidade à tramitação dos processos.

A ATP também observa a ampliação do diálogo institucional entre o órgão licenciador e o setor portuário, evidenciada por iniciativas como a realização de webinars em parceria com entidades representativas e a participação ativa do Ibama no programa Navegue Simples, no grupo de trabalho dedicado ao licenciamento. A associação verifica ainda mais adoção de consultas públicas na elaboração de normativas, o que reforça a transparência e a previsibilidade regulatória.

Na visão da ATP, persiste como principal entrave a limitada capacidade operacional dos órgãos ambientais, muito em razão da insuficiência de pessoal técnico frente ao volume e à complexidade das demandas. Esse cenário é tido como sensível em um setor dinâmico como o portuário, resultando em situações recorrentes nas quais empreendimentos, embora tenham protocolado tempestivamente pedidos de renovação de licença, permanecem por períodos em situação de insegurança jurídica, diante da ausência de análise conclusiva no prazo adequado.

“A demora nas decisões administrativas e a judicialização dos processos de licenciamento configuram hoje o principal gargalo para o início das operações no setor portuário privado, impactando diretamente os investimentos e a expansão da infraestrutura”, avalia a diretora-executiva da ATP, Gabriela Costa.

Um diagnóstico recente da Antaq, que avaliou as dificuldades para a implantação e o início de operação de terminais autorizados, aponta que 27,59% dos titulares de outorga identificam entraves de natureza ambiental como o principal problema, seguidos por questões judiciais — muitas vezes também associadas a disputas ambientais.

Entidades setoriais consideram que esse cenário evidencia que a insegurança e a imprevisibilidade regulatória acabam desestimulando novos investimentos e retardando projetos já planejados. “Embora grande parte das ações judiciais tenha fundamento legítimo, observa-se que, em alguns casos, a judicialização é utilizada de forma estratégica por terceiros para postergar ou inviabilizar obras por motivos alheios ao interesse público. Isso amplia a incerteza e eleva os custos dos projetos”, lamenta Gabriela, da ATP.

Para a entidade, a principal perspectiva de redução dos gargalos do licenciamento ambiental no setor portuário não está necessariamente vinculada à tramitação de novos projetos de lei, mas sim à efetiva



implementação da Lei Geral do Licenciamento Ambiental, que entrou em vigor em fevereiro deste ano. A expectativa do setor, segundo Gabriela, é que a LGLA contribua para trazer mais segurança jurídica, padronização de procedimentos e previsibilidade aos processos de licenciamento, reduzindo parte da insegurança que afeta os investimentos em infraestrutura.

Paralelamente, outro ponto considerado essencial e urgente para reduzir os gargalos é a ampliação do quadro técnico dos órgãos ambientais. A atual limitação de pessoal é um dos principais fatores que contribuem para a morosidade na análise dos processos, diante do elevado volume e da crescente complexidade das demandas.

No setor portuário, as maiores dificuldades para obtenção de licenças e autorizações ainda estão concentradas na licença prévia, etapa que costuma representar o principal gargalo do licenciamento ambiental. É nesse momento que ocorre a análise de viabilidade ambiental do empreendimento, normalmente envolvendo EIA/RIMA, audiências públicas, participação de diversos órgãos intervenientes e, muitas vezes, judicialização e sucessivos pedidos de complementação técnica. Assim, a LP pode levar anos até sua conclusão.

Outro ponto crítico é o licenciamento das dragagens de manutenção, especialmente em hidrovias. Hoje, frequentemente aplica-se às dragagens de manutenção um rito semelhante ao das dragagens de aprofundamento, apesar de se tratarem de atividades com naturezas bastante diferentes.

A dragagem de aprofundamento implica alteração das condições originais do corpo hídrico e ampliação de calado, justificando análises mais complexas. Já a dragagem de manutenção tem caráter periódico e operacional, sendo essencial para recompor profundidades previamente licenciadas e garantir a segurança da navegação.

A demora na autorização das dragagens de manutenção gera insegurança operacional, aumento de custos logísticos e risco à competitividade do setor portuário brasileiro. A ATP considera extremamente importante que seja operacionalizado o quanto antes o disposto na LGLA, que estabelece a dispensa de licenciamento para dragagens de manutenção, conferindo maior racionalidade regulatória e previsibilidade às operações, sem prejuízo do controle ambiental adequado.

A especialista em Direito Empresarial do escritório Ruzene Sociedade de Advogados, Andréa Navarro, vê o processo de licenciamento portuário no Brasil apresentando elevada complexidade, com exigência de múltiplos órgãos anuentes e procedimentos burocráticos, o que tradicionalmente resulta no aumento dos custos e em atrasos na implantação e operação dos terminais.

Andréa considera que, desde o marco regulatório portuário brasileiro, regido pela Lei 12.815/2013, que alterou significativamente a modelagem das concessões e arrendamentos nos portos organizados, não foram feitas mudanças relevantes e ou que acompanhassem as reais necessidades econômicas, de infraestrutura, modernização, flexibilização, gestão e movimentação de cargas e práticas de sustentabilidade.

A Lei Geral do Licenciamento Ambiental, em vigor desde fevereiro de 2026, alterou importantes marcos regulatórios anteriores, trazendo a unificação, simplificação e desburocratização de procedimentos de licenciamento ambiental em todo o território nacional. Andréa também acredita que a LGLA impulsionou outros movimentos, como a revisão do marco regulatório portuário brasileiro, voltado à modernização do processo, aumento da competitividade, desburocratização e atração de investimentos privados.

“Desde 2013 não houve avanço ou melhorias significativas no setor portuário. Neste cenário, após muitos anos, pode-se dizer que a lei 15.190/2025 trouxe pontuais avanços e o PL 733/2025 consiste em relevante iniciativa para enfrentar os principais desafios e gargalos do setor portuário”, comenta Andréa.

Entre as propostas do PL, que visam acelerar as aprovações e alinhar o setor portuário às práticas internacionais, estão o processo de licenciamento ambiental integrado, padronização de procedimentos, desburocratização, liberdade de preços e flexibilização na contratação de mão de obra. Andréa pondera que, uma vez superadas as divergências e resistências e o projeto de lei sendo aprovado, o sucesso das novas regras para impulsionar a competitividade do setor exige alinhamento entre planejamento, técnica e governança.

A demora, burocracia, judicialização dos licenciamentos ambientais e insegurança jurídica impactam negativamente o setor portuário, sendo as principais causas de saturação portuária no país, além de paralisar obras essenciais e de manutenção do setor, aumentando os custos de implantação e logística e afastando investidores privados. Para Andréa, a judicialização e a demora nos processos tornam o setor portuário um ambiente de elevado risco. “Investimentos de longo prazo são prejudicados pela baixa previsibilidade jurídica e custos elevados. A modernização regulatória é considerada essencial para incrementar a competitividade do Brasil no mercado global”, avalia a advogada.

Andréa ressalta que, embora a LGLA tenha iniciado mudanças na arquitetura do processo de licenciamento ambiental, reconfigurando normas para maior agilidade, a atividade portuária é estritamente regulada e o licenciamento portuário no Brasil é caracterizado por elevada complexidade, burocracia excessiva e múltiplos entes anuentes.

Já o novo marco regulatório portuário tem como finalidade revisar o arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias, objetivando a modernização das regras, eliminação da dupla exigência de licenciamento — Ibama e órgãos estaduais simultâneos — e maior agilidade nas licitações, contratos de arrendamento, aprovação dos projetos de investimento e licenciamento ambiental.

Comparando projetos greenfield e brownfield, os novos empreendimentos costumam enfrentar um nível maior de exigência e análise, enquanto as expansões e modernizações tendem a ter processos mais ágeis, especialmente com as diretrizes mais recentes que incentivam a simplificação para intervenções de menor impacto. Para Andréa, isso ocorre especialmente quanto à complexidade dos riscos ambientais e do processo de licenciamento ambiental. Ela também vê uma diferenciação significativa no licenciamento ambiental entre terminais de uso privado (TUPs) e terminais arrendados.

Andréa identifica um aumento dos níveis de exigências e condicionantes ambientais para os operadores portuários nos últimos anos em razão da necessidade de incorporação de práticas socioambientais e de governança (ESG) e de redução de emissões nas operações. Ela observa que, como em toda atividade regulamentada e econômica, esses processos vêm se tornando mais rigorosos e exigindo gestão e monitoramento de riscos de forma ativa e eficiente, englobando o monitoramento e mitigação de riscos da cadeia logística como um todo, sob pena de responsabilidade administrativa, civil e criminal por danos ambientais.

A ATP considera que o grau de complexidade depende menos da classificação formal do projeto e mais da magnitude da intervenção e dos impactos associados. Projetos greenfield naturalmente partem do zero, exigindo toda a análise de viabilidade ambiental, definição locacional, estudos de impacto e implantação da infraestrutura básica, o que normalmente torna o licenciamento mais longo e complexo.

Já os projetos brownfield nem sempre representam processos simples. Embora já existam operações e estruturas instaladas, expansões relevantes — como aumento significativo de capacidade, novas áreas, alterações operacionais relevantes ou dragagens de aprofundamento — podem gerar impactos adicionais importantes e exigir um processo de licenciamento tão complexo quanto o de um projeto greenfield.

Há em grande parte no setor o entendimento de que ter que assumir integralmente o processo de licenciamento pode tornar o caminho mais desafiador para o empreendedor no caso dos TUPs, ao passo que nos terminais arrendados, muitas vezes, há uma base de licenciamento já existente dentro

do porto organizado. No caso dos TUPs, a ATP ressalta como característica essencial que a assinatura do contrato de adesão não marca o fim do processo, e sim o início de todo o procedimento para obtenção das licenças ambientais necessárias — LP, LI e posteriormente LO, bem como das regularizações patrimoniais.

Já nos terminais arrendados, Gabriela explica que o cenário costuma ser diferente. Na maior parte dos leilões, a área já possui algum nível de licenciamento ambiental prévio, especialmente por estar inserida dentro da poligonal de um porto organizado. Isso tende a reduzir parte da incerteza ambiental e regulatória do projeto. Além disso, o fato de serem áreas públicas, normalmente vinculadas à autoridade portuária e à União, também costuma facilitar o diálogo institucional e, em determinados casos, conferir mais agilidade ao processo de obtenção de autorizações e anuências.

Para o advogado Diego Fernandes, a cultura do setor portuário melhorou bastante e os operadores mais experientes pararam de tratar o licenciamento como uma burocracia a resolver no final do projeto, passando a estruturá-lo junto com a modelagem jurídica e financeira desde o início. “Esse é um ganho concreto, ainda que silencioso”, comenta Fernandes, que é sócio do escritório Roenick Fernandes.

Ele acredita que, no plano normativo, a Lei 15.190/2025 reorganizou o sistema e criou duas novas modalidades de licença. A Licença por Adesão e Compromisso (LAC) é um procedimento simplificado voltado a atividades de menor potencial de impacto, em que o empreendedor adere a condicionantes padronizadas sem passar pelo rito completo. A Licença Ambiental Especial (LAE), disciplinada posteriormente pela lei 15.300/2025, é um procedimento prioritário com prazo fixo de 12 meses, destinado a empreendimentos declarados estratégicos pelo governo federal.

Fernandes ressalta que, para o setor portuário, o alcance prático dessas inovações ainda é restrito. “A LAC não cobre dragagens, novos berços ou ampliação de cais, exatamente o que o setor mais precisa licenciar. E a LAE depende de um decreto presidencial que defina quais empreendimentos são estratégicos — o que ainda não foi editado”, analisa.

O advogado entende que o problema de fundo vai além da norma, já que o licenciamento portuário passa por Ibama ou órgão ambiental estadual, Antaq, Secretaria Patrimônio da União (SPU), Marinha, Ministério dos Portos e Aeroportos, municípios e, em muitos casos, Ministério Público. Ele considera que novas leis ajudam, mas enquanto a coordenação entre esses órgãos não melhorar de forma estrutural, o gargalo vai continuar existindo com outro nome. “Quando essas instâncias operam em tempos diferentes — e operam quase sempre, o processo emperra independentemente do que a lei diz”, aponta Fernandes.

O relatório ‘Diagnóstico sobre a Implantação de Terminais de Uso Privado’, produzido pela Antaq, mapeou 17 TUPs não operacionais com outorgas pós-2013, reunindo cerca de R\$ 36,8 bilhões em investimentos previstos. Para Fernandes, o trabalho confirma que o licenciamento ambiental segue entre os principais entraves à implantação de TUPs. “Nem tudo é culpa do licenciamento ambiental, mas ele aparece entre os motivos declarados para os atrasos. São projetos que fecharam financiamento, obtiveram autorização e ainda assim não saíram do papel”, observa Fernandes.

“Projeto portuário não é um empreendimento que lida bem com demora. Exige financiamento de longo prazo, contratação de obras em janelas específicas, cronograma que o banco financia e o mercado espera. Uma licença parada dois, três anos não paralisa apenas o processo administrativo, ela deteriora o modelo financeiro inteiro”, analisa. Fernandes entende que parte das ações que paralisam obras portuárias decorre de falhas reais no processo — como ausência de consulta às comunidades, competência que ficou indefinida ou impacto que não foi devidamente tratado.

O sócio do escritório Roenick Fernandes fala que é equivocado ignorar que órgãos de controle podem atuar com excessos, transformando o instrumento judicial em fator de insegurança desproporcionalmente mais pesado do que o risco ambiental concreto justificaria. Segundo o advogado, o licenciamento portuário precisa de controle rigoroso e também de controle equilibrado.

“O que efetivamente prejudica investimento não é a exigência ambiental em si, mas a imprevisibilidade. Não saber quem decide, em quanto tempo e com quais condicionantes. Bancos e fundos de infraestrutura já colocam risco de licenciamento como item de due diligence. Quem consegue dar previsibilidade a esse processo consegue financiamento mais barato”, destaca Fernandes.

Ele acredita que o problema do licenciamento portuário não é principalmente normativo, levando em conta as leis existentes, e sim a implementação com capacidade técnica, coordenação entre órgãos e critérios estáveis. A Lei 15.300/2025, que converteu a medida provisória (MP) 1.308/2025 e foi sancionada em dezembro de 2025, disciplinou a licença ambiental especial, que fixa prazo de 12 meses para empreendimentos estratégicos.

“O que é menos comentado, mas talvez mais útil para o setor portuário, estende a prioridade de análise também a outorgas e anuências setoriais. Isso pode reduzir o descasamento crônico entre licença ambiental e regularização patrimonial junto à SPU, problema que nenhuma lei anterior havia endereçado diretamente”, acrescenta Fernandes.

A lei também trouxe regras específicas para dragagens de manutenção em portos já licenciados. O efeito prático, para alguns juristas, depende do decreto de regulamentação. Nas discussões do PL 733/2025 na Comissão Especial da Câmara dos Deputados está o artigo 45 do texto, que propõe que o licenciamento do porto público dispense licença individualizada para cada terminal.

Para Fernandes, faz sentido não exigir processos paralelos para terminais dentro de um mesmo porto já licenciado. Mas integrações mal desenhadas criam outro problema, pois terminais com perfis de impacto muito diferentes acabam cobertos pela mesma licença, o que é difícil de defender sob o princípio da precaução do artigo 225 da Constituição. “Vale acompanhar como o Congresso vai equacionar isso”, pondera o advogado.

Fernandes identifica que alguns problemas aparecem com regularidade suficiente para serem tratados como estruturais, sendo a dragagem o que ele considera mais frequente. Uma antiga lacuna procedimental é que a resolução Conama 454/2012 disciplina a gestão do material dragado, mas não estabelece um procedimento específico consolidado para o licenciamento da dragagem de manutenção.

A Lei 15.300/2025 trouxe regras específicas para dragagens de manutenção em portos já licenciados, mas ainda depende de implementação. A instrução normativa do Ibama para preenchê-la foi submetida à consulta pública em 2025 e integra a agenda regulatória do órgão para 2026-2027. A avaliação é que, para um setor que draga regularmente, operar por tanto tempo sem parâmetros claros é um risco que se acumula. “Quando há indício de contaminação nos sedimentos, o processo para, seja para complementar estudos, rever alternativas de disposição ou, nos casos mais graves, suspender a intervenção”, aponta Fernandes.

Outra preocupação recorrente do setor empresarial é o desalinhamento do licenciamento com a autorização da SPU. A cessão de áreas da União, como espelho d'água, terreno de marinha e faixa costeira, segue cronograma próprio, que não conversa com o cronograma do licenciamento ambiental. “Um projeto pode ter a licença em mãos e ficar parado esperando a outorga patrimonial, ou o contrário. São dois processos que deveriam ser coordenados e raramente são”, explica Fernandes.

Há também o problema de competência entre Ibama e órgãos estaduais. A LC 140/2011 e o decreto 8.437/2015 estabeleceram regras, mas em projetos de zona costeira e infraestrutura de maior porte a aplicação combinada gera controvérsia. O Porto de Maceió (AL) é exemplo recente, com o Ministério Público questionando se a licença estadual era suficiente diante das regras de competência federal. Sem regulamentação mais precisa ou jurisprudência consolidada, qualquer projeto nessa zona de fronteira carrega um risco difícil de precificar.

Fernandes também vê diferença entre TUPs e terminais arrendados e entre projetos greenfield e brownfield, que importam bastante na hora de estruturar o projeto e fechar o financiamento. Ele

também avalia que a distinção entre greenfield e brownfield é mais determinante do que parece. “Esses problemas aparecem durante os estudos, não antes, e quando aparecem transformam uma obra de expansão em um processo de remediação com custo e prazo que o financiamento original não contemplou. Brownfield é mais previsível no início e mais imprevisível no meio. Quem não mapeia isso nos contratos desde o começo costuma pagar caro lá na frente”, alerta o advogado.

Fernandes concorda que o número de condicionantes exigidas aumentou bastante, e não vai voltar atrás. Parte disso, segundo ele, é resposta a desastres de grande repercussão, como Brumadinho, que reduziu a tolerância dos órgãos reguladores a riscos mal documentados em infraestrutura, e esse efeito não ficou restrito à mineração. No setor portuário, ele verifica condicionantes mais detalhadas para dragagem, monitoramento de fauna aquática, planos de emergência ambiental e, nos projetos que envolvem comunidades tradicionais, protocolos de consulta prévia cuja ausência têm derrubado obras na Justiça.

“A isso se juntam pressões por ESG e por rastreabilidade das decisões administrativas, que vieram de fora do sistema regulatório, mas passaram a pautar o que os órgãos cobram na prática”, elenca. O sócio do escritório Roenick Fernandes diz que a pergunta certa não é como reduzir as condicionantes, e sim como fazer com que elas sejam proporcionais, técnicas e previsíveis. Na visão dele, quem estrutura o licenciamento desde o início do projeto, com qualidade técnica e antecipação dos pontos sensíveis, tende a ter processos mais rápidos e condicionantes mais razoáveis.

Para Fernandes, quem chega ao órgão licenciador com o projeto pronto e espera que as exigências apareçam ao longo do caminho paga mais em tempo, em custo e, frequentemente, em risco jurídico. “Condicionante boa tem nexos com o impacto, tem prazo e tem indicador de cumprimento. Condicionante ruim é genérica, acumula-se a cada renovação de licença sem revisão do conjunto e vira um passivo que ninguém sabe como fechar. Há muito da segunda categoria no setor portuário hoje”, afirma o advogado.

A advogada Viviane Porcíncula enxerga avanços importantes nos últimos anos, principalmente com a entrada em vigor da Lei 15.190/2025, que trouxe mais clareza sobre prazos, etapas e enquadramento dos empreendimentos. Ela avalia que a nova legislação reduz bastante a insegurança jurídica que historicamente marcou o licenciamento no Brasil.

No setor portuário, ela percebe evolução na articulação entre órgãos ambientais e reguladores, o que já era previsto na Lei 12.815/2013. “A digitalização dos processos e a padronização de procedimentos ajudaram a dar mais previsibilidade. Ainda assim, o ritmo dessas melhorias varia muito entre os estados, o que mostra que ainda há espaço para amadurecimento institucional”, resume Viviane, que é especialista em comércio exterior da Tahech Advogados.

A advogada diz que a demora no licenciamento e a judicialização são, hoje, alguns dos principais entraves ao crescimento do setor portuário. Projetos ficam parados por anos, o que eleva custos e afasta investidores. A leitura é que a Lei dos Portos foi estruturada para estimular investimentos privados, o que só funciona com previsibilidade. “Quando há incerteza sobre prazos ou risco constante de judicialização, o investidor tende a adiar ou até abandonar projetos. No fim, isso impacta diretamente a competitividade logística do país”, aponta Viviane.

No debate legislativo da Lei 15.190/2025 existem propostas que buscam ampliar o uso de licenças simplificadas, como a licença por adesão e compromisso, e também criar regras mais específicas para projetos estratégicos de infraestrutura. Segundo Viviane, a ideia é aprofundar princípios que já estão na Lei 6.938/1981, como eficiência e proporcionalidade, tornando o licenciamento mais técnico e menos burocrático, sem abrir mão da proteção ambiental.

Viviane observa as principais dificuldades em projetos que envolvem áreas ambientalmente sensíveis, como regiões costeiras e manguezais. Além disso, há um desafio recorrente na sobreposição de competências entre diferentes órgãos, o que gera retrabalho e atrasos.



“Outro ponto crítico é a complexidade dos estudos ambientais exigidos e a interação com comunidades locais e órgãos de controle. Tudo isso torna o processo mais longo e, muitas vezes, imprevisível”, salienta a advogada.

Viviane diz que o nível de exigência aumentou nos últimos anos graças a uma combinação de fatores: maior rigor dos órgãos ambientais, pressão da sociedade e evolução técnica dos próprios estudos ambientais. “A Política Nacional do Meio Ambiente já trazia princípios como prevenção e responsabilização, mas hoje eles são aplicados de forma mais intensa. Ao mesmo tempo, a nova Lei 15.190/2025 tenta equilibrar esse cenário, propondo uma abordagem mais proporcional, em que o nível de exigência esteja alinhado ao impacto real do projeto”, comenta a advogada.

Atualmente, a ATP tem concentrado sua atuação em algumas frentes prioritárias relacionadas ao aperfeiçoamento e à maior previsibilidade do licenciamento ambiental no setor portuário. Um dos principais focos é apoiar a efetiva implementação da Lei Geral do Licenciamento Ambiental, em âmbito nacional, contribuindo para que a nova legislação seja aplicada de forma a trazer mais segurança jurídica, racionalidade regulatória e eficiência aos processos de licenciamento.

A associação também vem atuando junto à Confederação Nacional do Transporte (CNT) nas discussões relacionadas às ADIs que serão analisadas pelo STF, defendendo a constitucionalidade dos dispositivos previstos na Lei 15.190/2025 e ressaltando a importância da nova legislação para destravar investimentos em infraestrutura e conferir maior previsibilidade aos empreendimentos.

Outra pauta prioritária envolve os acessos aos terminais, sejam eles terrestres ou aquaviários. No que se refere aos acessos rodoviários e ferroviários, a ATP vem trabalhando junto aos órgãos públicos envolvidos, inclusive Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Infra S.A, visando a inclusão dos terminais nos instrumentos de planejamento de transportes. Em relação ao acesso aquaviário, a atuação envolve o trabalho nas dragagens de manutenção.

O tema vem sendo discutido junto ao Ibama e ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), especialmente no âmbito do programa Navegue Simples, buscando uma abordagem mais compatível com a natureza operacional e recorrente dessas atividades. Recentemente, o Ibama abriu consulta pública para a nova Instrução Normativa (IN) sobre dragagem de manutenção no âmbito do Licenciamento Ambiental Federal (LAF), tema que vem sendo acompanhado de perto pela ATP.

A ATP também presta apoio técnico aos seus associados em processos específicos de licenciamento ambiental, auxiliando na interlocução com órgãos públicos, no acompanhamento regulatório e na construção de soluções para os desafios enfrentados pelos terminais portuários. Na avaliação da associação, o nível de exigências e de condicionantes ambientais aplicadas aos terminais portuários aumentou significativamente nos últimos anos. O processo de licenciamento passou a incorporar temas cada vez mais complexos e específicos, acompanhando a evolução da agenda ambiental.

A diretora-executiva da ATP diz que, além das questões ambientais tradicionalmente analisadas, os órgãos licenciadores passaram a olhar com muito mais atenção para temas que antes ainda eram pouco desenvolvidos no setor, como resiliência climática, adaptação a eventos extremos, descarbonização das operações portuárias e controle de espécies exóticas invasoras, especialmente relacionadas à bioincrustação.

Ao mesmo tempo, houve um aumento relevante no nível de detalhamento técnico exigido nos estudos, programas de monitoramento e cumprimento de condicionantes, o que amplia a complexidade e os custos dos processos de licenciamento e operação dos terminais.

“Esse movimento também vem acompanhado de uma intensificação das fiscalizações e do acompanhamento pelos órgãos ambientais e demais instituições de controle, exigindo das empresas estruturas cada vez mais robustas de governança, compliance ambiental e gestão socioambiental contínua”, afirma Gabriela.

Camila, da Leggio, enxerga um caminho construtivo possível que passa por três movimentos. O primeiro é distinguir o que é desburocratização legítima — como a dragagem de manutenção sob protocolo bem definido — do que é flexibilização indiscriminada, como a autodeclaração para empreendimentos de médio impacto. O segundo é fortalecer o Ibama, com quadros técnicos e instrumentos digitais, para que os prazos legais saiam do papel. O terceiro é harmonizar a Lei 15.190/2025, a Lei 15.300/2025, o PL 733/2025 e a regulamentação infralegal do Conama antes de inaugurar mais um ciclo de litigância. “Sem esses três passos, a previsibilidade prometida ao setor não se concretiza”, reforça Camila.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

INFRA S.A. APRESENTA PROJETOS FERROVIÁRIOS COM POTENCIAL DE R\$ 92 MILHÕES EM INVESTIMENTOS

Da Redação Portos e logística 11/06/2026 - 18:26



Infra S.A. estrutura projetos ferroviários com potencial de R\$ 92 milhões em investimentos para ampliar a eficiência logística do país.

A Infra S.A., estatal ligada ao Ministério dos Transportes, apresentou um conjunto de projetos ferroviários com potencial estimado de R\$ 92 milhões em investimentos, voltados à modernização e ampliação da malha de carga no país. Segundo a empresa, os estudos fazem parte da carteira de iniciativas estruturadas para aumentar a eficiência logística e atrair capital privado para o setor ferroviário.

Os projetos integram um movimento mais amplo de expansão do modal, que inclui cerca de 9 mil quilômetros de novas ferrovias a serem concedidas e investimentos que podem superar R\$ 800 bilhões, considerando os corredores do Sudeste, os eixos Leste-Oeste e as ligações com áreas produtoras de grãos e minérios, conforme levantamento do Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) em parceria com a ABDIB.

De acordo com o Ministério dos Transportes, o plano nacional de desenvolvimento ferroviário busca combinar recursos públicos e privados para destravar gargalos e melhorar a competitividade do escoamento de cargas brasileiras no mercado internacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

EFEITOS EXTREMOS DO CLIMA EXIGEM PLANEJAMENTO E MEDIDAS EFETIVAS PARA AUMENTAR PREVISIBILIDADE E EVITAR DANOS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 11/06/2026 - 18:32



Ano após ano o setor portuário precisa encarar novos desafios trazidos pelas mudanças climáticas, muitas vezes com tempo curto de reação. Do norte ao sul do país, o monitoramento e a previsibilidade ganham destaque para evitar prejuízos operacionais e riscos à segurança de estruturas e das pessoas. Ventos, chuvas e estiagem estão na lista de preocupações.

Especialistas apontam que eventos climáticos extremos, associados ao aumento da temperatura global e à influência do fenômeno El Niño, ampliam períodos de seca na Amazônia e afetam a navegação na região.

Portos e terminais também assumem contribuição importante nos investimentos em descarbonização e no incentivo à operações mais sustentáveis.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) fez um mapeamento junto ao setor para tentar identificar os principais desafios e atuar neles junto aos seus associados. O principal desafio apontado pelos atores privados é o de caráter financeiro, motivo pelo qual defendem políticas públicas de incentivo e linhas de crédito específicas. Depois do caráter financeiro, vem o de ordem tecnológica, relacionado à complexidade da adaptação dos terminais aos sistemas de fornecimento de energia em terra OPS (onshore power supply), por exemplo, e da eletrificação de equipamentos.

O terceiro desafio mencionado pelos TUPs é o caráter mercadológico, uma vez que ainda existem grandes dificuldades de se mapear de fato a demanda sobre os biocombustíveis — o que depende de decisões na esfera da Organização Marítima Internacional (IMO). “A escolha por qual combustível utilizar será fator muito importante para direcionar decisões futuras dos terminais com relação a qual investimento em infraestrutura realizar”, salienta a diretora executiva da ATP, Gabriela Costa.

Ela também chama a atenção para desafio regulatório, apontando os obstáculos da burocracia de algumas regulamentações, em especial as ambientais, que resultam, muitas vezes, em longos períodos de espera para licenças e autorizações, e fuga de oportunidades.

As maiores preocupações hoje dos terminais portuários privados estão relacionadas, principalmente, à necessidade de responder às demandas de descarbonização de maneira tecnicamente adequada, economicamente viável e dentro dos prazos estabelecidos pelos compromissos internacionais. Eles relatam que é uma transformação estrutural do setor, que exige investimentos muito elevados em infraestrutura, tecnologia e capacitação.

Nesse contexto, um dos principais desafios é o acesso a financiamento. Na visão da ATP, embora existam instrumentos importantes, como os títulos verdes e o Fundo da Marinha Mercante (FMM), eles ainda se mostram insuficientes diante da magnitude dos investimentos necessários para a transição energética dos terminais portuários.

Além disso, o setor entende que o Brasil precisa avançar em uma política pública voltada a incentivos — e não a mecanismos de cobrança ou penalização. “Os terminais possuem portes, características operacionais e realidades muito distintas, o que exige uma abordagem flexível e motivacional para que a adaptação ocorra de forma eficiente e competitiva”, avalia Gabriela.

Outra preocupação relevante está associada às metas de Net Zero estabelecidas pela IMO. Ainda existe um grau significativo de incerteza sobre como será o papel dos terminais na demanda futura por abastecimento de novos combustíveis e fornecimento de energia. O setor ainda busca compreender quais matrizes energéticas prevalecerão e quais adaptações serão necessárias na infraestrutura portuária para atender embarcações movidas a combustíveis alternativos, como metanol, amônia, hidrogênio ou a própria eletrificação.

A operação com novos combustíveis exige protocolos específicos de segurança, além de capacitação técnica adequada das equipes operacionais, o que amplia ainda mais os desafios de implementação. Em relação à principal linha de frente do setor privado para mitigação dos impactos climáticos, a ATP menciona a descarbonização das próprias operações portuárias, incluindo a elaboração de inventários de emissões, definição de metas de redução e adoção de práticas mais eficientes do ponto de vista energético e operacional.

A ATP destaca também a ampliação do uso de energia renovável, tanto nas atividades administrativas quanto operacionais dos terminais, incluindo investimentos em eletrificação de equipamentos, eficiência energética e contratação de fontes renováveis. Além da utilização de mecanismos de compensação e mercado voluntário de carbono, com a aquisição de créditos de carbono como parte das estratégias corporativas de neutralização de emissões.



“De forma geral, o setor portuário privado está comprometido com a agenda climática e com a transição energética, mas entende que esse processo precisa ocorrer com previsibilidade regulatória, segurança jurídica, apoio financeiro e construção conjunta entre setor público e iniciativa privada”, comenta Gabriela.

Além da linha de frente de descarbonização das próprias atividades, sejam elas administrativas ou operacionais, os terminais portuários privados também têm dois outros importantes papéis: na relação à adaptação de sua infraestrutura aos novos combustíveis e embarcações, bem como assumindo o papel de ativos estratégicos na nova indústria de energia.

No primeiro, leva-se em conta que a neutralidade estabelecida pela IMO, que pretende ser alcançada até 2050, ainda gera inúmeras incertezas aos terminais sobre qual será de fato o seu papel. Um eixo importante é sobre a integração dos terminais aos novos sistemas de otimização de rotas, no que se refere a como os terminais brasileiros estarão conectados nos corredores verdes. Esse eixo é importante, pois pode ser uma importante ferramenta de competitividade nos próximos anos.

Gabriela observa que alguns terminais têm preferido investir em OPS, entretanto existem desafios significativos em termos de padronização de tomadas, garantia de demanda e sobre a disponibilidade de rede elétrica adequada e segurança na operação. Ainda na linha da adaptação da infraestrutura, os terminais também estão em momento de avaliação sobre qual será a necessidade de se investir em estruturas de armazenagem para garantir o abastecimento dos novos combustíveis e quais serão esses combustíveis. Além disso, é importante a capacitação das equipes de operação para trabalhar com esses novos combustíveis de forma segura.

O segundo papel de participação dos terminais, segundo Gabriela, é quando assumem o papel de ativos estratégicos na nova indústria de energia, deixando de ser apenas um ponto de passagem e se tornando atores centrais. Alguns terminais já exercem importante papel na produção de combustíveis de baixo carbono, como hidrogênio verde, amônia e outros biocombustíveis. A diretora executiva da ATP acrescenta que os terminais privados vêm se destacando no armazenamento e distribuição dos novos combustíveis, facilitando a integração nacional, como o gás natural liquefeito (GNL), encarado como alternativa de combustível de transição.

Gabriela diz que a pauta é de enorme envolvimento da ATP, que representa 40 terminais privados. Dentro da associação há mais de nove anos existe um comitê dedicado apenas a discutir sustentabilidade e é um ambiente propício de discussão qualificada e trocas entre os diversos terminais. A associação busca criar um ambiente que facilite a troca de informações sobre os tempos e movimentos dentro do processo de descarbonização.

Institucionalmente, a ATP dialoga junto aos órgãos públicos, em especial junto ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Nas discussões do Navegue Simples, programa que visa modernização e simplificação dos processos, a associação vem defendendo políticas de incentivo que fomentem e valorizem boas práticas já realizadas. “Esse é um tema que a associação é instada com grande frequência a falar em eventos e painéis, uma vez que os terminais privados brasileiros possuem inúmeras iniciativas sustentáveis”, afirma a diretora.

Na visão do MPor, a atuação do setor portuário vem sendo progressivamente orientada por uma reconfiguração da forma como os riscos climáticos são compreendidos e gerenciados. A avaliação da pasta é que eles deixaram de ser eventos excepcionais e passaram a ser condicionantes estruturais da operação logística, ainda que essa compreensão se encontre em diferentes estágios de maturidade entre os diversos atores do setor.

As preocupações centrais vão além da integridade física da infraestrutura — abrangem a continuidade operacional e a confiabilidade das cadeias logísticas. Elevação do nível do mar, intensificação de tempestades e alterações nos regimes de chuvas já afetam portos marítimos. Nos portos fluviais, as estiagens severas comprometem o calado, restringem a capacidade de carga e podem inviabilizar operações.

O MPor compreende que o impacto é sistêmico, com os portos figurando como ‘nós’ estratégicos de redes logísticas complexas. Quando param, os efeitos se espalham por cadeias produtivas, fluxos de comércio e sistemas de abastecimento. “Adaptação climática no setor portuário é uma discussão sobre resiliência econômica em escala nacional”, avalia a pasta.

O ministério afirma que as linhas de frente evoluem de ações pontuais para estratégias estruturadas: incorporação do clima como premissa de planejamento, fortalecimento da resiliência da infraestrutura, uso de inteligência operacional baseada em dados e sistemas preditivos, e desenvolvimento de estudos técnicos de vulnerabilidade e risco. A isso se soma o desafio estrutural de viabilizar, em escala e continuidade, os investimentos necessários, o que exige mecanismos de financiamento e arranjos institucionais compatíveis com retornos de longo prazo.

O MPor considera que a dinâmica de investimentos em adaptação climática no setor portuário ainda se encontra em fase de consolidação, o que reflete a própria evolução dessa agenda no plano institucional e regulatório. A leitura é que investimentos e instrumentos voltados à adaptação climática no setor portuário vêm se estruturando em três dimensões complementares: o fortalecimento da infraestrutura física para aumento da resiliência frente a eventos extremos; o aprimoramento da capacidade analítica e operacional com uso de dados e monitoramento; e o desenvolvimento de conhecimento técnico por meio de estudos de risco, vulnerabilidade e planejamento.

“No caso dos portos e terminais privados, observa-se a existência de iniciativas relevantes, porém ainda pouco sistematizadas em nível nacional”, resume o MPor. No ministério, as ações desenvolvidas em parceria com o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) concentram-se na estruturação de bases técnicas e econômicas que viabilizem e orientem esses investimentos, com destaque para a análise de condições de financiamento, a proposição de instrumentos de crédito e o desenvolvimento de metodologias para avaliação de impactos e riscos climáticos no setor portuário e aquaviário.

De acordo com o MPor, esse conjunto de estudos permite qualificar a tomada de decisão e evidenciar os custos associados à interrupção de operações e aos danos à infraestrutura decorrentes de eventos climáticos extremos, contribuindo para uma visão mais estratégica sobre a necessidade de antecipação de investimentos e de fortalecimento da resiliência do setor.

O MPor atua em duas frentes complementares. No plano doméstico, articula diferentes níveis de governo, autoridades portuárias, setor privado, academia e entidades técnicas, promovendo a construção conjunta de referências, o alinhamento de abordagens e a participação desses atores no diagnóstico e na formulação de políticas públicas voltadas à adaptação climática.

No plano internacional, representantes do ministério participam de redes e fóruns especializados que permitem o intercâmbio de experiências e o acesso às boas práticas relacionadas à adaptação em diferentes contextos portuários. Esses espaços, segundo a pasta, funcionam como vetores de aceleração institucional, permitindo que o setor avance de forma mais coordenada diante de um desafio que é, por natureza, transversal.

Os eventos climáticos recentes têm desempenhado um papel determinante na transformação da forma como o setor portuário lida com riscos. Casos observados em portos como Itajaí (SC), Manaus (AM) e Porto Alegre (RS) evidenciaram, de maneira concreta, como diferentes tipos de eventos — desde cheias e tempestades até estiagens extremas — podem comprometer tanto a infraestrutura quanto a operação, com impactos significativos em rede.

O MPor admite que esses episódios trouxeram à tona não apenas vulnerabilidades técnicas, mas também limitações institucionais e operacionais na resposta a crises. “Esse aprendizado se traduz na incorporação de cenários climáticos nas decisões de investimento, na revisão de parâmetros de projeto e operação, no fortalecimento de planos de contingência e na maior integração entre planejamento portuário e gestão territorial”, reconhece a pasta.



O ministério destaca que esses aprendizados vêm sendo sistematizados, dentro das ações desenvolvidas com o apoio do LabTrans/UFSC, em alinhamento às diretrizes do Plano Clima para o setor de transportes, e incorporados às diretrizes do planejamento setorial, contribuindo para a formulação de políticas públicas e para o direcionamento mais estratégico de investimentos, públicos e privados.

O MPor entende que os desafios são técnicos, regulatórios, econômicos e operacionais — e todos apontam para a mesma necessidade: reorganizar a forma como o setor planeja, investe e opera. No campo técnico, o objetivo é construir referenciais metodológicos sólidos e adaptáveis à diversidade do sistema portuário brasileiro.

No ambiente regulatório, o ponto central é incorporar a variável climática nos contratos de concessão e arrendamento, reconhecendo os eventos climáticos como fatores a serem considerados na alocação de riscos. No plano econômico, o desafio envolve a transição para uma lógica de investimento mais preventiva, aliada ao desenvolvimento de instrumentos financeiros compatíveis com os horizontes da adaptação climática.

No nível operacional, há necessidade de incorporar o planejamento climático à rotina dos portos, por meio de planos de ação estruturados. “Esses desafios já estão refletidos nas diretrizes do Plano Clima, construído em um processo participativo que envolveu diferentes níveis de governo, órgãos reguladores, setor privado, academia e sociedade civil, e começam a se materializar em iniciativas concretas”, afirma o ministério.

O MPor alega que as políticas da pasta avançam de forma integrada nas agendas de mitigação e adaptação, tendo como base a Política de Sustentabilidade instituída pela Portaria 58/2025, que estabelece um marco para incorporação das dimensões ambiental, climática e social na governança do setor. Nesse contexto, a instituição do Programa Nacional de Descarbonização dos Portos e da Navegação (PND-Portos), por portaria publicada em dezembro de 2025, sinaliza ao setor a prioridade dessa agenda e estabelece as bases para desenvolvimento de metas e ações de redução de emissões.

Paralelamente, o trabalho técnico desenvolvido com o LabTrans/UFSC fornece a base metodológica para a avaliação de riscos, o planejamento de medidas de adaptação e o apoio à tomada de decisão — consolidando a transição de uma agenda para um processo mais estruturado de incorporação da variável climática no setor portuário brasileiro, em alinhamento com o Plano Clima para o setor de transportes.

Na Amazônia, as mudanças climáticas já afetam concretamente a operação portuária. Há o entendimento de que não se trata mais de como reagir, mas sim de como operar, considerando o risco climático como variável estrutural. A principal preocupação hoje é a maior frequência de eventos extremos, especialmente secas severas, que impactam o nível dos rios e a previsibilidade logística. A linha de atuação do Super Terminais está focada em antecipação e adaptação, por meio do monitoramento constante das condições hidrológicas, planejamento operacional mais dinâmico e infraestrutura preparada para operar com maior resiliência.

A empresa vem atuando para aumentar a resiliência da operação, o que passa pela modernização de equipamentos, ampliação de capacidade, investimento em ciência e, principalmente, pelo uso intensivo de tecnologia e inteligência operacional. “Esses avanços trazem mais eficiência operacional, segurança energética e reduzem a exposição a riscos operacionais e ambientais”, diz o diretor-geral do Super Terminais, Marcello Di Gregorio.

O Super Terminais salienta que acredita na ciência e acompanha diariamente os boletins climatológicos que medem a subida e descida diária dos rios da Amazônia. A empresa patrocina o LABCLIM (Laboratório Climático da Universidade Estadual do Amazonas), que diariamente fornece ao terminal previsões e informações sobre o clima local.



Di Gregorio diz que a empresa investirá cerca de R\$ 400 milhões na operação. “Adquirimos guindastes elétricos e vamos eletrificar gradualmente nossa frota de caminhões. Além disso, está em andamento a implantação da primeira usina a gás natural voltada às operações portuárias da região Norte”, conta o diretor.

Essa usina será capaz de fornecer energia para 10 guindastes elétricos. Os três primeiros estão previstos para entrar em operação ainda em 2026. Os equipamentos poderão reduzir aproximadamente 17 mil toneladas de emissões de CO₂ por ano. “Com maior previsibilidade energética, poderemos reduzir custos e alinhar a operação às exigências de descarbonização do setor logístico”, projeta Di Gregorio.

Durante a COP30, em novembro de 2025, em Belém (PA), o Super Terminais recebeu o selo de sustentabilidade na categoria Diamante, para empresas comprometidas com práticas ambientais, sociais e de governança (ESG) no setor portuário. A empresa também obteve o selo ouro do Programa Brasileiro GHG Protocol em 2025, alcançando o nível máximo de reconhecimento por inventários completos de emissões de gases do efeito estufa (GEE). O porto é signatário do Pacto pela Sustentabilidade do MPor.

Para o Super Terminais, a adaptação climática no setor portuário exige coordenação entre diversos stakeholders. E a agenda climática demanda planejamento de longo prazo e alinhamento entre setor privado e poder público. A empresa faz parte da Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos (ABDP). O diretor-geral do terminal entende como principal lição que o fator climático deixou de ser pontual e passou a ser permanente, orientando decisões operacionais e de investimento.

Ele observa que hoje planejamento e investimentos já consideram cenários de estresse climático com muito mais rigor. “Já são conhecidos no setor os impactos logísticos gerados pelo baixo nível do Rio Reno, na Europa, que comprometeram o escoamento industrial do continente. No Brasil, também tivemos episódios recentes de estiagem severa na Bacia Amazônica”, lembra Di Gregorio.

O grande desafio do Super Terminais, segundo Di Gregorio, é garantir previsibilidade operacional em um ambiente cada vez mais instável do ponto de vista climático. “Conquistar essa capacidade exige ampliar a resiliência da infraestrutura e acelerar a transição energética do setor. Ao mesmo tempo, será fundamental avançar em segurança regulatória para viabilizar investimentos de longo prazo e fortalecer a integração logística”, elenca. E defende que temas estruturais, como dragagem e concessões hidroviárias, exigem tratamento como políticas de Estado, com horizonte de longo prazo e estabilidade regulatória, para além dos ciclos de governo.

No passado recente, os anos de 2023, principalmente, e de 2024 foram de forte estiagem na região Norte. No ano seguinte, a seca foi menos severa e algumas medidas já haviam sido tomadas para mitigar os prejuízos para a navegação. Agora, os climatologistas vêm alertando sobre potenciais efeitos do fenômeno El Niño no segundo semestre de 2026, com a tendência de que esse ano possa ser mais seco que o ano anterior.

O ano de 2026 tem previsão de ser mais conturbado em termos climáticos do que o ano anterior, devido à presença de La Niña, formação de El Niño e atuação de outros fatores atmosféricos e oceânicos que podem se destacar durante o ano. A projeção é do ClimaTempo, empresa de consultoria meteorológica e de previsão que atua no Brasil e em outros países da América Latina. A avaliação é que atividades de logística e infraestrutura estão entre os setores mais vulneráveis, junto com outros, como os de energia, abastecimento e o agronegócio.

Na região amazônica, especialmente no Rio Negro, em Manaus, a previsão é de cheia maior do que a de 2025 e, no segundo semestre, de queda acentuada no nível do rio. O ClimaTempo considera que, mesmo com esses dois extremos, é improvável que haja problemas de circulação de embarcações e escoamento de produção em 2026.

“O ano de 2026 será marcado por diversos fenômenos e fatores atmosféricos e oceânicos que trarão oscilações durante os 12 meses, dificultando as previsões de longo prazo e requerendo que governos



e empresas trabalhem com monitoramento e informação meteorológica e climática, a fim de reduzir riscos e minimizar impactos”, afirma o meteorologista da Climatempo, Vinicius Lucyrio.

Durante a 30ª Intermodal South America, em abril, em São Paulo (SP), o presidente da Log-In, Marcus Voloch, disse que ainda era cedo para dizer se os problemas logísticos enfrentados em 2023 poderiam se repetir na segunda metade de 2026. Ele lembra que, em 2025, houve algumas semanas de redução de capacidade, mas não houve interrupção da navegação.

Voloch explica que a antecipação de alguns embarques, no último ano, aconteceu porque havia muito receio de que fosse haver interrupção do tráfego de navios. “Isso não aconteceu porque a seca foi bem menos severa do que se imaginava”, ressalta. Segundo o executivo, essa ‘antecipação’ tem acontecido com recorrência e, esse ano, tem a peculiaridade de alguns movimentos históricos em ano de Copa do Mundo de futebol.

Historicamente, em anos em que ocorre o evento esportivo, o maior movimento de vendas de televisão deixa de ser no Natal e na Black Friday para acontecer no primeiro semestre. “Grande parte dos embarques de monitores de TV, que geralmente acontecem no segundo semestre, estão acontecendo agora por causa da Copa do Mundo. A ‘descida’ de Manaus desse segmento já está acontecendo, mas não tem a ver com a seca”, pondera Voloch.

O presidente da Log-In diz que outras indústrias também se antecipam para importação de insumos, por exemplo, resina, assim como o segmento de papel e papelão, que adiantou o envio de volumes para a capital amazonense. “As empresas têm seguido esse padrão nos últimos quatro anos. As indústrias aprenderam a se antecipar e a não contar com o imponderável”, analisa Voloch.

No Amazonas, as secas registradas em 2023 e 2024 provocaram efeitos diretos no abastecimento e na mobilidade na região Norte. Municípios como Manacapuru, Tabatinga, Itacoatiara e Parintins registraram níveis críticos dos rios, afetando o transporte de alimentos, medicamentos e água potável, além de comprometer atividades econômicas como pesca e agricultura familiar.

Em Itacoatiara, o Rio Amazonas chegou a atingir 83 centímetros em 2024. Em Parintins, os níveis chegaram a 1,9 metro, menor marca registrada em 49 anos. Além das dificuldades logísticas, a estiagem provocou isolamento de comunidades ribeirinhas e indígenas e aumentou os desafios de abastecimento em municípios dependentes do transporte hidroviário.

Di Gregorio, do Super Terminais, destaca sua participação na feira NN Logística, realizada em Manaus (AM) em abril. No painel “Crise climática e adaptações na navegação fluvial”, ele debateu questões fundamentais como dragagem e modelos de concessões hidroviárias, com representantes do MPor e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). “Esse diálogo com reguladores, entidades setoriais e outros agentes é fundamental para construir soluções estruturais”, defende Di Gregorio.

A Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN/MPor) prepara o lançamento de um sistema que reunirá dados hidrológicos, informações operacionais e alertas estratégicos para apoiar decisões sobre dragagem, manutenção dos canais e operação logística durante eventos climáticos extremos. Segundo a SNHN, o ‘Painel de Monitoramento das Hidrovias’ permitirá acompanhar, em tempo real, as condições de navegabilidade em diferentes regiões do país.

“Estamos atuando de forma preventiva para reduzir os impactos de uma possível nova seca na região. Fortalecer o acompanhamento das hidrovias e preparar previamente as ações operacionais é fundamental para garantir abastecimento, mobilidade e segurança à população que depende dos rios no dia a dia”, declarou o ministro de portos e aeroportos, Tomé Franca.

O MPor informa que, junto ao DNIT, vem reforçando o planejamento das intervenções hidroviárias em pontos considerados estratégicos para a navegação. As ações incluem acompanhamento técnico contínuo das cotas dos rios, definição antecipada de trechos prioritários para dragagem e articulação com operadores logísticos da região Norte.

“O governo federal vem atuando de forma preventiva, com acompanhamento contínuo das condições de navegabilidade e planejamento das ações necessárias para reduzir impactos à população e à logística da região”, diz o secretário nacional de hidrovias e navegação, Otto Luiz Burlier.

O diretor de gestão hidroviária, Eliezé Bulhões, acrescenta que a integração de dados e o acompanhamento técnico contínuo devem ampliar a rapidez das respostas operacionais em períodos críticos. “As secas dos últimos anos mostraram a importância de ampliar o acompanhamento técnico das hidrovias e antecipar respostas operacionais”, destaca Bulhões.

O diretor do DNIT, Edme Tavares, ressalta que o governo federal possui atualmente contratos permanentes de manutenção hidroviária, o que amplia a capacidade de atuação em comparação aos anos anteriores. “Hoje, temos uma estrutura mais preparada para agir preventivamente. Os contratos em vigor permitem maior planejamento das intervenções necessárias para manter a navegabilidade e reduzir impactos logísticos e sociais na região amazônica”, conclui Tavares.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO REQUER INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E AUMENTO DA CAPACIDADE PORTUÁRIA

Por Nelson Moreira Portos e logística 11/06/2026 - 18:32



A produção e a movimentação de grãos sólidos, com destaque para grãos vegetais e minérios, tem crescido continuamente e impulsionado o comércio exterior brasileiro e o abastecimento interno. Mas o desenvolvimento dos negócios, principalmente no transporte dos produtos das regiões produtoras de grãos até os terminais portuários usados para os embarques, ainda é impactado por problemas logísticos. Os acessos são precários desde a saída das fazendas e minas para armazéns à chegada a portos, como informam representantes de vários setores envolvidos nos segmentos.

Nos últimos anos, são notadas melhorias nas instalações portuárias, impulsionadas por investimentos públicos e pelo aumento dos terminais portuários privados, os TUPs, cuja participação na movimentação geral de cargas já supera a dos portos públicos. Em 2025, segundo dados divulgados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), com base em dados do Boletim Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o volume total de cargas movimentadas por terminais brasileiros chegou a 1,4 bilhão de toneladas, o que representou alta de 6,1% em relação ao ano anterior, sendo 906,1 milhões de toneladas por TUPs, com elevação de 7%, e 497 milhões de toneladas por portos públicos, cujo crescimento registrado na comparação com o ano anterior foi 4,5%.

De acordo com os dados da Antaq, o produto mais movimentado nos portos brasileiros no ano passado foi o minério de ferro, com 425,8 milhões de toneladas, das quais 95% foram destinadas à exportação, principalmente para China, país que foi destino de 72% do total do produto exportado pelo Brasil. Já a movimentação de grãos sólidos de forma geral chegou a 839,7 milhões de toneladas, 6,3% a mais que em 2024 e 59,8% de tudo que passou por terminais e portos do país.

A avaliação de representantes do setor produtor e da logística de transporte é de que os resultados, embora considerados positivos, ainda estão aquém da capacidade brasileira e os números não acompanham o aumento da produção por causa de gargalos que envolvem a infraestrutura, da armazenagem ao embarque nos portos e terminais. De acordo com eles, faltam armazéns com capacidade suficiente e há deficiências importantes na rede de transportes, principalmente na

ferroviária e na hidroviária, o que mantém o modal rodoviário, mais caro e mais poluidor, como o principal meio para escoamento das cargas.

Estudo da Confederação da Agricultura e da Agropecuária do Brasil (CNA) revela que, no caso dos grãos vegetais, notadamente soja e milho, os com maior volume de produção, os problemas logísticos começam já quando as safras são colhidas. Segundo o levantamento, há no Brasil déficit de capacidade estática de armazenagem de grãos, com grande diferença entre as regiões produtoras.

A falta de locais adequados para armazenar os grãos, informa CNA, impacta na distribuição, porque muitos produtores são obrigados a escoar a produção logo após a colheita, o que o relatório da entidade define como “estocagem sobre rodas”, com perda de oportunidade para vender em melhores condições e tendo que arcar com aumento do preço do frete rodoviário. Além disso, a necessidade de escoar rapidamente os grãos provoca dificuldades para levar o produto até os portos, filas de caminhões no acesso a eles e perda de grãos e da qualidade dele devido ao tempo no transporte e demora nos embarques.

Elisângela Pereira Lopes, assessora de infraestrutura e logística da CNA, explica que esse problema vem se agravando nos últimos 20 anos, porque o aumento contínuo das safras não é acompanhado pela expansão tanto da capacidade de armazenagem como também pela oferta de transporte mais eficiente e com condições de escoar volumes maiores, que seriam principalmente o ferroviário e o hidroviário. “A logística não acompanha o aumento da produção agrícola e isso vem se acentuando nas duas últimas décadas”, avalia.

Ela informa que hoje mais de 60% de todos os grãos que o Brasil produz são transportados por caminhões, o que, diz, foge ao padrões internacionais e causa dificuldades para os produtores e impactos para os consumidores e para a sociedade como um todo, em consequência do aumento das tarifas de frete. Principalmente em épocas de pico na época da colheita das safras, impactando o preço final dos produtos, e da emissão de gases pelos caminhões. “O modal rodoviário é mais caro e mais poluidor”, explica.

Além disso, informa Elisângela, a distribuição com uso de caminhões é prejudicada pela qualidade das estradas brasileiras, que, segundo ela, variam de razoáveis a péssimas e não estão dimensionadas para o trânsito de veículos com grande capacidade de carga. E isso acontece em todas as regiões do país, inclusive nas consideradas mais avançadas, como o Sul e o Sudeste. “O problema é conhecido há muito tempo. É preciso mais investimento em ferrovias e em hidrovias”, afirma a assessora da CNA, para quem só há perspectiva de mudança a “longuíssimo prazo”.

O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, também avalia as dificuldades para a chegada dos produtos aos portos como um dos mais graves problemas para o escoamento da produção. Segundo ele, o Brasil avançou nos últimos anos na logística portuária, especialmente por causa dos investimentos privados nos terminais, mas o principal gargalo continua fora dos terminais: na infraestrutura de acesso.

Barbosa explica que considera indispensável fortalecer a integração multimodal e avalia que, no modal rodoviário, é preciso que os acessos aos terminais sejam contemplados desde o início nas concessões e não deixados para os últimos anos dos contratos. “Obras de duplicação, ampliação de faixas, manutenção e melhoria de acessos precisam ser tratadas como parte essencial da logística portuária”, afirma.

Ele cita o exemplo da BR-163, que liga Tenente Portela, no Rio Grande do Sul, a Santarém, no Pará, considerada o principal corredor para o Arco Amazônico, mas ainda com obras incompletas nos acessos aos terminais em Miritituba, Itapacurá e Santarenzinho, no estado paraense. E também o da BR-364, que vai de Limeira, no estado de São Paulo, a Mâncio Lima, no extremo oeste do Acre, como outra rodovia que precisa de melhorias para garantir acesso mais eficiente ao complexo portuário privado de Porto Velho.



No modal ferroviário, o problema, de acordo com o presidente da ATP, é a baixa integração entre as ferrovias, que limita o potencial logístico brasileiro. Segundo Barbosa, é preciso concluir projetos estruturantes, como, por exemplo, a Ferrogrão, para reduzir a necessidade de usar caminhões e também a sobrecarga sobre a malha rodoviária e ampliar a capacidade de escoamento do Centro-Oeste.

Mas a ferrovia, que deverá ter cerca de 930 quilômetros de extensão, de Sinop, no Mato Grosso, ao Porto de Miritituba, no Pará, e que foi projetada para escoar grãos do Centro-Oeste brasileiro até o Arco Norte, está com o licenciamento paralisado e com a legalidade sendo avaliada pelo Supremo Tribunal Federal (STF) devido a contestação de órgãos como o Conselho Nacional de Direitos Humanos (CNDH) a sua passagem pelo Parque Nacional do Jamanxim, no Pará. A análise da concessão foi suspensa sob alegação de que a construção desrespeita a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), de 1989, da qual o Brasil é signatário desde 2020, que exige consulta prévia aos povos indígenas e comunidades tradicionais afetadas pelo traçado da ferrovia.

Em outubro de 2025, o julgamento no STF foi suspenso após pedido de vista do ministro Flávio Dino e em março de 2026 a análise da concessão foi mantida suspensa pelo Tribunal de Contas da União (TCU), a pedido do Ministério Público Federal (MPF). A avaliação do Tribunal é que há incertezas sobre os aportes de recursos e a falta de cumprimento das obrigações legais relacionadas à proteção dos povos indígenas e ao licenciamento ambiental prévio.

A questão do alcance da Convenção 169 é motivo de preocupação da Confederação Nacional de Agricultura e Agropecuária do Brasil (CNA), porque, além da Ferrogrão, pode afetar outros projetos de logística de transportes, sejam ferroviários, rodoviários ou hidroviários em áreas ocupadas por comunidades indígenas. Por isso, a assessora de infraestrutura e logística da entidade, Elisângela Pereira Lopes, defende que é necessário que se esclareçam as condições e limites para aplicação do mecanismo, inclusive para dar segurança jurídica aos projetos e atrair investidores.

A questão da demora na conclusão de ferrovias é citada também por Olivier Girard, sócio-diretor da Macroinfra, como um dos principais problemas atuais para a melhoria da logística de transportes no Brasil. Segundo ele, a falta de oferta de transporte por trilhos até os portos obriga produtores a recorrerem ao modal rodoviário.

Girard cita como exemplos os casos do estado de Mato Grosso, que só tem uma ferrovia até Rondonópolis, e de Rondônia, no qual não há nenhuma e que poderia ser alternativa para levar cargas do Centro-Oeste. Além disso, lembra que mesmo onde há ferrovias, algumas antigas, o aproveitamento é aquém do potencial, como no caso da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que só tem um trecho em operação, entre São Luís, no Maranhão, e Fortaleza, no Ceará.

Além da falta de ferrovias para transportar grãos e minérios, representantes do setor produtivo e de transportes apontam a carência de alternativas hidroviárias eficientes como mais um gargalo para escoamento das produções. Murillo Barbosa, presidente da ATP, avalia que nas hidrovias em operação a prioridade deve ser assegurar a navegabilidade com segurança e previsibilidade, com dragagens constantes para permitir a circulação das embarcações durante todo o ano.

Segundo ele, faltam planejamento de longo prazo e orçamento adequado e, por isso, hoje, dragagens são feitas de forma emergencial, quando a navegação já é afetada. Nesse sentido, ele vê com otimismo o programa de concessão das hidrovias. “As concessões hidroviárias podem ser uma solução importante para garantir manutenção regular, previsibilidade operacional e melhor aproveitamento do potencial hidroviário brasileiro”, diz.

Barbosa avalia que, no curto prazo, em termos de investimentos, a prioridade deve ser a melhoria dos acessos aos terminais, duplicações, ampliação de capacidade, manutenção das vias e dragagens de manutenção. “No médio prazo, é necessário aprimorar o planejamento e a modelagem das concessões, incluindo acessos portuários e concessões hidroviárias”, avalia.



De acordo com a ATP, para atingir a eficiência necessária a logística brasileira de transportes precisa de uma visão integrada. Barbosa explica que os terminais têm investido e ampliado sua capacidade, mas que esses ganhos só serão plenamente aproveitados se os acessos rodoviários, ferroviários e hidroviários acompanharem esse desenvolvimento, com planejamento, previsibilidade e investimentos compatíveis com a importância do comércio exterior para o país.

Essa análise é compartilhada por Olivier Girard, sócio-diretor da Macroinfra, em relação ao segmento hidroviário. Ele lembra que o país tem rios navegáveis, mas que não podem ser considerados hidrovias e que apenas alguns podem ser usados a maior parte do ano, como o Madeira e o Tapajós, porque dragagens são feitas apenas quando a circulação de embarcações é afetada, e que outros, como o Tocantins, enfrentam gargalos por causa de pedrais a atrapalham a navegação.

Além disso, cita que ações judiciais têm impedido o desenvolvimento desse segmento e de outros, principalmente na Amazônia. Apesar disso, ele também mostra otimismo com a possibilidade de o programa de concessão de hidrovias ser fator de melhoria para o uso dos rios como alternativa mais barata e menos poluidoras para o transporte de produtos. “A concessão de hidrovias vem para resolver problemas de escoamento e ambientais”, explica.

Marcelo Andregghetti, diretor de logística agro da Cargill na América Latina, também relata dificuldades nos acessos aos portos e avalia que é preciso dar prioridade aos modais ferroviário e hidroviário para aumentar a sustentabilidade e a eficiência da logística de transporte. Ele lembra que, por causa da extensão do Brasil, o escoamento de grãos precisa vencer grandes distâncias até chegar aos terminais e que o país ainda depende muito do modal rodoviário, menos eficiente, mais caro e mais nocivo ambientalmente.

Para ele, é preciso investir na intermodalidade para ter logística diversificada e equilibrada como a maneira correta de avançar com o transporte em um país tão extenso. Ele avalia que o Brasil ainda tem um longo caminho para equilibrar sua matriz de transportes e que precisa expandir suas ferrovias, não só em relação ao tamanho da malha, mas também em capacidade, e incentivar as hidrovias.

Além disso, especificamente para o Arco Norte, que, segundo Andregghetti, se consolida como estratégico na movimentação de grãos, devem ser feitos investimentos em infraestrutura em todos os modais e, em especial, na modernização e expansão dos terminais portuários. Ele explica que as empresas que administram terminais privados na região vêm buscando aumentar a capacidade de armazenagem para acomodar as crescentes safras de grãos, mas alega que isso não será suficiente se a cadeia logística não for pensada de maneira integrada. “Sem integração, estamos somente transferindo os gargalos logísticos de um lugar para o outro”, avalia.

Elisângela Pereira Lopes, assessora de infraestrutura e logística da CNA, também defende a integração de todos os segmentos ligados à produção e ao transporte como fundamental para garantir o escoamento dos produtos, principalmente de grãos, cujas safras batem recordes a cada ano. E ela cita também, além da necessidade de investimentos em ferrovias, com a conclusão das em andamento, e em hidrovias, com concessões a grupos privados, melhorias das rodovias e em armazenagem para evitar perdas de produção e aumento de custos de preços finais.

Segundo ela, muitos produtos perecíveis são perdidos por causa das péssimas condições de estradas vicinais e por falta de armazéns em condições de atender às necessidades dos agricultores para escoamento da produção no melhor momento. De acordo com ela, dos 1,7 milhão de estradas brasileiras, só 12% são pavimentadas e, por isso, é preciso dar atenção também a elas, já que o país continua dependente do modal rodoviário, e ele pode ser alternativa eficiente em distâncias mais curtas.

Ela alerta também para a necessidade de, além de melhorar o acesso aos portos, ampliar a capacidade de movimentação deles. E cita como exemplo disso o Porto de Santos, o maior do país em volume movimentado, mas que, por problemas de calado, hoje limitado a 14 metros, não pode receber os navios maiores à disposição no mercado de transporte, que necessitam de profundidade de 17 metros.

Elisângela Pereira Lopes avisa que, se não forem feitos os investimentos necessários para melhorar a logística de transportes com a melhoria de rodovias, a conclusão e construção de novas ferrovias e hidrovias e o aumento da capacidade de movimentação de portos e terminais, o país pode enfrentar dificuldades para escoar a produção, principalmente, agrícola, e para continuar expandindo as exportações. “Há previsão de quem 10 anos o Brasil vai ter um colapso na logística de transporte”, diz.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

HIDROGÊNIO E AMÔNIA VERDES AGUARDAM IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS A NÍVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

Por Danilo Oliveira Portos e logística 11/06/2026 - 18:32



A indústria do hidrogênio verde (H2V) segue entusiasmada com as oportunidades de investimentos e cooperação em atividades no Brasil. Apesar da espera pela regulamentação da legislação brasileira e por decretos de países europeus que servem de referência, há avanços em projetos em território nacional, que serão integrados a outras fontes de energia e podem facilitar os mecanismos de financiamento. A definição das regras será importante para a consolidação de hubs em zonas portuárias e para ampliar portfólios estratégicos que estão alinhados às metas de redução de emissões em torno da transição energética.

A Lei 14.948/2024 instituiu o marco legal do hidrogênio de baixa emissão de carbono e dispõe sobre a Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono, além de instituir incentivos para a indústria do hidrogênio de baixa emissão de carbono e o Regime Especial de Incentivos para a Produção de Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (Rehidro). A legislação também cria o Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (PHBC) e altera leis da década de 1990.

A Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde enxerga o mercado global de hidrogênio entrando em uma fase de maturidade, o que abre uma janela estratégica para o Brasil. A ABIHV destaca o primeiro projeto em escala industrial e comercial na região Sudeste: a fábrica da White Martins em Jacareí (SP), com capacidade de produzir 800 toneladas de H2V por ano, entregando o insumo para a indústria de vidro paulista. Além da planta no interior paulista, existem projetos a serem desenvolvidos em outros estados, como o de um porto-indústria no Rio Grande do Norte.

O segmento aguarda que sejam promulgados um ou mais decretos para regulamentar a legislação brasileira, aprovada em 2024. Na percepção da ABIHV, o trabalho que envolve os ministérios da Fazenda e de Minas e Energia (MME) e a Casa Civil vêm caminhando de forma mais lenta do que se imaginava. Foi frustrada a expectativa de que a regulamentação pudesse ter sido publicada em novembro de 2025, durante a realização da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP30), em Belém (PA).

A ABIHV ressalta que a indústria do hidrogênio verde nasceu confiante da demanda europeia, que ainda não consolidou um cenário concreto. Existe a esperança dos agentes de que essa regulamentação saia ainda em 2026. Um dos desafios na União Europeia é que as normas precisam ser transpostas para cada um dos 27 países-membros que compõem o bloco europeu. Na linha de frente estão as principais economias do continente, como Alemanha, França e Itália. “Nos encontramos em compasso de espera entre decretos europeus e brasileiros”, avalia a CEO da ABIHV, Fernanda Delgado.

Na visão da associação, com o aumento gradativo esperado para uso de combustíveis renováveis, a indústria brasileira se prepara para as oportunidades que virão nos próximos anos. “Isso abre espaço para hidrogênio verde, amônia e etanol que produziremos a partir de 2030”, projeta Fernanda. Ela cita o corredor verde já existente entre os portos de Pecém, no estado do Ceará, e de Roterdã, nos Países Baixos.

Fernanda destaca que grande parte dos projetos brasileiros está em Pecém, onde essa infraestrutura está mais adiantada, incluindo estruturas com dutos nos dois complexos portuários da região para receber produtos. “A questão tecnológica e de infraestrutura não é obstáculo. Ele é político e regulamentar no Brasil e na Europa (...). O Ministério da Fazenda está muito empenhado nisso. É bastante importante o casamento com o lado europeu”, analisa a executiva, que participa de agendas no Brasil e de reuniões periódicas no velho continente.

A ABIHV também estuda a estratégia chinesa para o hidrogênio verde, que deve reconfigurar padrões de custo, escala e competitividade no mercado internacional. Um Roadmap, divulgado pela associação em março, analisou o plano estruturado pelo governo da China para consolidar o hidrogênio renovável como pilar estratégico do desenvolvimento industrial do país.

Os chineses adotaram um modelo institucional baseado no conceito “piso nacional + ambição provincial”. A meta central — produção entre 100 mil e 200 mil toneladas por ano até 2025 — foi considerada conservadora, mas a execução é descentralizada, com províncias competindo em escala e inovação, combinando eletricidade renovável de baixo custo com ganhos de manufatura para alcançar paridade com o hidrogênio fóssil. A ABIHV informou que, até o momento, não foi identificado um documento oficial mais recente que revise ou aumente formalmente a meta nacional.

O planejamento chinês também segmenta a produção por geografia e infraestrutura. Grandes bases de geração renovável no norte e noroeste do país asiático, com forte presença de energia eólica e solar, são conectadas a polos industriais no leste e no sul por meio de corredores logísticos e dutos dedicados, transformando energia limpa em insumo industrial estratégico.

O roadmap verifica uma visão de longo prazo até 2060, quando o hidrogênio renovável deverá ocupar posição dominante na matriz energética chinesa. Entre as aplicações prioritárias destacadas estão a substituição do hidrogênio fóssil na indústria química, no refino e na produção de metanol; o uso em DRI (redução direta do minério de ferro) na siderurgia; o abastecimento de transporte pesado; além do papel do hidrogênio como armazenamento sazonal e instrumento de flexibilidade da rede elétrica.

Para a ABIHV, o diferencial do modelo chinês está na combinação entre direção central e experimentação regional, que acelera a curva de aprendizado, reduz custos e redefine padrões tecnológicos e de oferta. Esse movimento, segundo a entidade, tende a impactar cadeias globais de equipamentos, financiamento e certificação, além de estimular a formação de hubs integrados com renováveis dedicadas e contratos industriais de longo prazo.

Fernanda diz que a estratégia do país asiático é relevante, uma vez que a indústria chinesa é quem orienta a direção que o restante da indústria mundial vai caminhar. Ela ressalta que, quando a China aposta no hidrogênio e na amônia, por exemplo, ajuda a desenvolver toda uma cadeia produtiva, ganhando escala muito rapidamente no mercado internacional — a exemplo do que ocorreu com as fontes eólica e solar para atender à demanda local e internacional. Além disso, uma lei única vale para o cumprimento de todos os estados.

A CEO da ABIHV concorda que, assim como a energia eólica offshore, a demora em decisões sempre ameaça que investimentos migrem para países onde as questões regulatórias estão mais equacionadas. “O dinheiro não aceita desaforo. Se o investidor está com dinheiro e o outro lado não demonstra contrapartida interessada, com promulgação de decretos e avanço da indústria, o investidor vai levar para outras praças que estejam mais avançadas ou aplicar o dinheiro — como vimos na indústria de eólicas offshore”, alerta Fernanda.



De acordo com a ABIHV, 90% da carteira da associação correspondem a projetos no Nordeste. Para a associação, o desenvolvimento do hidrogênio, da amônia e do metanol pode gerar um movimento equivalente ao que ocorreu no setor de petróleo e gás no Sudeste ao longo de décadas, com geração de emprego e tecnologia.

No curto prazo, pensando no horizonte de 2030, já trafegam em águas internacionais navios com tecnologia dual fuel instalada, que podem, por exemplo, queimar etanol e metanol. Também existem navios movidos a diesel e a gás natural liquefeito (GNL) capazes de queimar amônia. Fernanda chama a atenção que tanto grandes companhias de navegação internacional quanto fornecedores de motores trabalham em soluções híbridas e com uso de combustíveis que emitem menos, como etanol/metanol ou diesel/GNL/amônia.

A estratégia já adotada pelos armadores é não comprar navios movidos somente ao bunker tradicional, e sim com tecnologia que seja, minimamente, dual fuel. “A IMO [Organização Marítima Internacional] ainda não bateu o martelo, mas existe intencionalidade grande nesses vetores energéticos zero emissão de carbono preparados a partir de 2030. É uma meta que pode demorar. A descarbonização é uma direção inexorável, que vai e precisa vir. O problema é o tempo disso”, ressalta a CEO da ABIHV.

Fernanda defende que o caminho a ser seguido na transição energética é para frente, não olhando mais para hidrocarbonetos. Para ela, os riscos de desabastecimento discutidos desde o início da guerra entre Rússia e Ucrânia, ampliado com o conflito no Oriente Médio, mostram a necessidade de um mundo mais plural em fontes de energia, a fim de evitar a alta volatilidade de preços, que vêm se mostrando cada vez mais complexa no setor de petróleo.

A CEO da ABIHV acredita que o planejamento energético local facilitará a segurança do abastecimento dos países que fizerem essa aposta. Fernanda ressalta que o transporte marítimo representa 3% das emissões mundiais, ao passo que a transição energética e redução de emissões de processos produtivos têm um desafio ainda maior nas indústrias de cimento, siderúrgicas, químicos, alimentos e vidros, que possuem com maior complexidade para atingir as metas climáticas.

Uma nota técnica da ABIHV aponta que, embora os combustíveis fósseis ainda apresentem vantagem de custo no curto prazo, a competitividade das alternativas limpas avança rapidamente. O estudo, “Combustíveis limpos e de transição: análise comparativa”, apresenta projeções de que o custo do hidrogênio verde pode cair significativamente até 2030, em regiões com alta disponibilidade de energia renovável, como o Brasil.

O levantamento, divulgado em abril, avalia a competitividade econômica de alternativas sustentáveis em relação aos combustíveis fósseis, com foco nos horizontes de 2025 e 2030. O documento destaca que a transição energética global vai além de uma agenda ambiental e se consolida como uma oportunidade estratégica de reindustrialização para o Brasil, com potencial de atrair investimentos, gerar empregos qualificados e fortalecer a indústria nacional.

O estudo também ressalta o impacto da precificação de carbono na dinâmica de mercado. Com valores em torno de US\$ 100 por tonelada de CO₂, o hidrogênio verde tende a atingir paridade econômica com o hidrogênio de origem fóssil, reduzindo o chamado “prêmio verde” e ampliando as possibilidades de adoção em larga escala em setores industriais e de transporte.

Em relação à logística e ao comércio internacional, a análise indica que a amônia verde desponta como a principal rota para exportação de hidrogênio de baixo carbono, devido à sua maior densidade energética e à infraestrutura já consolidada, enquanto o hidrogênio em estado puro tende a ser mais competitivo em mercados regionais. A ABIHV recomenda a redução do custo de capital dos projetos, o avanço na implementação de um mercado regulado de carbono e o desenvolvimento de hubs industriais integrados de hidrogênio e seus derivados.

A nota técnica da ABIHV reforça que o Brasil reúne condições singulares para liderar esse mercado, com uma matriz elétrica majoritariamente renovável, abundância de recursos naturais e infraestrutura

portuária estratégica. Nesse contexto, mecanismos de ajustes das fronteiras do carbono — como o CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism), que entra em fase de cobrança na União Europeia a partir de 2026, devem impulsionar a demanda por produtos de baixa emissão, ampliando as oportunidades para o país no comércio internacional.

Os projetos de hidrogênio de baixa emissão de carbono em Suape (PE) encontram-se em fase de desenvolvimento, integrados à estratégia do complexo para atração de empreendimentos voltados à produção de combustíveis sustentáveis. A administração de Suape destaca iniciativas conduzidas por empresas como a European Energy e a GoVerde Energia, que já avançam no desenvolvimento de plantas de e-metanol no complexo portuário e industrial.

Esses projetos vêm sendo estruturados com base na integração de insumos provenientes de arranjos produtivos do estado, em especial o aproveitamento de CO₂ biogênico oriundo do setor sucroenergético e de aterros sanitários, ampliando a disponibilidade de carbono sustentável e reforçando a competitividade dos projetos frente às exigências internacionais de descarbonização.

No campo da pesquisa, desenvolvimento e inovação, o Senai Park, instalado em Suape em outubro de 2025, constitui uma plataforma estratégica para apoiar testes, validação tecnológica, formação de competências e desenvolvimento de soluções aplicadas à transição energética.

O diretor-presidente do Porto de Suape, Armando Monteiro Bisneto, explica que os projetos associados ao hidrogênio de baixa emissão de carbono em Suape seguem o ciclo típico de implantação de empreendimentos industriais de grande escala, com horizonte estruturado em três fases. No curto prazo (2025–2027), os projetos estão concentrados na estruturação dos arranjos industriais, definição de fornecedores e avanço dos processos de licenciamento ambiental e regulatório, além da preparação para decisões finais de investimento (FID).

No médio prazo (2027–2030), está prevista a implantação das primeiras unidades industriais, com foco inicial na produção de derivados como o e-metanol, aproveitando a integração logística e a disponibilidade de insumos regionais. “A partir de 2030, a expectativa é de entrada em operação comercial e expansão gradual das plantas, em modelo modular, acompanhando a evolução da demanda internacional e a consolidação dos mercados regulados, especialmente na Europa”, projeta Monteiro Bisneto.

Ele explica que as oportunidades associadas ao hidrogênio de baixa emissão de carbono em Suape concentram-se na cadeia de valor dos combustíveis sintéticos e da descarbonização industrial, com três vetores principais. Um deles é a produção e exportação de derivados, como e-metanol, amônia e combustíveis sustentáveis de aviação (SAF), voltados a mercados regulados, especialmente a Europa, onde há metas claras de redução de emissões e demanda crescente por combustíveis de baixo carbono.

O segundo é a descarbonização de cadeias industriais locais, incluindo segmentos como refino e química, que podem substituir insumos fósseis por hidrogênio de baixa emissão, agregando valor à produção instalada no complexo. O terceiro vetor é o bunkering de combustíveis sustentáveis, posicionando Suape como hub de abastecimento para navios de nova geração, em especial aqueles movidos a metanol e outros combustíveis alternativos, alinhando-se à formação de corredores verdes marítimos.

“O diferencial competitivo de Suape está na capacidade de integrar produção, infraestrutura logística e demanda industrial em um mesmo território, reduzindo custos e aumentando a atratividade para investimentos de grande escala”, afirma o diretor-presidente do Porto de Suape.

A administração estima que os investimentos associados ao desenvolvimento de projetos de hidrogênio de baixa emissão de carbono em Suape devem alcançar centenas de milhões de dólares nas fases iniciais, com potencial de evolução para bilhões de dólares à medida que os projetos avancem para uma escala industrial.



Iniciativas em estruturação no complexo, especialmente voltadas à produção de derivados como o e-metanol, indicam aportes da ordem de US\$ 800 milhões nas primeiras plantas, com possibilidade de expansão conforme a consolidação da demanda internacional e a maturação do ambiente regulatório. “Esses investimentos são majoritariamente privados, com o porto atuando como indutor, estruturador de infraestrutura e facilitador institucional, criando as condições necessárias para a viabilização dos empreendimentos”, ressalta Bisneto.

Os projetos em desenvolvimento em Suape estão estruturados prioritariamente na forma de derivados do hidrogênio, especialmente o e-metanol, que é tido como o vetor mais competitivo para transporte, armazenamento e uso em larga escala. Segundo Bisneto, as primeiras iniciativas indicam uma produção inicial da ordem de 200 mil toneladas por ano de e-metanol, associada às primeiras plantas em fase de estruturação. Essa produção está vinculada ao cronograma de implantação industrial, com expectativa de entrada em operação a partir de 2030.

No médio e longo prazo, a tendência é de expansão modular da capacidade produtiva, acompanhando a disponibilidade de energia renovável, a oferta de CO₂ biogênico e a evolução da demanda internacional, especialmente em mercados regulados. “Esse modelo permite escalar a produção de forma progressiva, consolidando Suape como um hub de movimentação e exportação de combustíveis sustentáveis”, diz Bisneto.

Ele acrescenta que o hidrogênio de baixa emissão de carbono e seus derivados são um dos principais vetores para viabilizar os corredores verdes marítimos, ao permitir a substituição progressiva de combustíveis fósseis no transporte marítimo internacional. O dirigente acredita que Suape apresenta condições estratégicas para integrar essas rotas, combinando localização geográfica favorável, infraestrutura portuária consolidada e proximidade com rotas transatlânticas relevantes.

A tendência, segundo o diretor-presidente de Suape, é de que o desenvolvimento desses corredores ocorra de forma gradual, inicialmente com projetos-piloto e rotas específicas, evoluindo à medida que aumenta a disponibilidade de combustíveis sustentáveis e que armadores e operadores portuários avancem em seus compromissos de descarbonização. “O diferencial competitivo está na capacidade de integrar produção local de combustíveis de baixo carbono, infraestrutura logística e demanda portuária, posicionando Suape como um hub de abastecimento (bunkering) no Atlântico Sul, contribuindo de forma efetiva para a consolidação desses corredores”, estima Bisneto.

A Companhia Docas Do Rio Grande do Norte (Codern) também vem avançando em iniciativas estratégicas voltadas à transição energética. O projeto do Porto Indústria Verde, sob coordenação do governo do Rio Grande do Norte, está em desenvolvimento, com uma proposta estruturante que visa viabilizar, no futuro, a implantação de um complexo portuário-industrial voltado à produção e exportação de energias renováveis, incluindo o hidrogênio verde.

A Codern ressalta que, no momento, não realiza operações relacionadas ao hidrogênio verde em suas instalações e que o projeto se encontra em fase de planejamento e desenvolvimento, não estando vinculado às operações atuais do porto. “O Porto de Natal permanece atento às oportunidades associadas à transição energética e à descarbonização logística, acompanhando a evolução de projetos estruturantes no estado, sempre em conformidade com os marcos regulatórios e ambientais aplicáveis”, afirma a autoridade portuária.

Em março, a Vast Infraestrutura e a HIF Global firmaram um acordo para a construção de uma tancagem dedicada ao armazenamento e à movimentação de e-Metanol no Terminal de Líquidos do Açú (TLA), no Porto do Açú (RJ). O documento estabelece as bases comerciais para o fechamento de um contrato de 15 anos que prevê a implantação da tancagem com capacidade de 40 mil metros cúbicos. A assinatura definitiva do contrato está condicionada à decisão final de investimento (FID, na sigla em inglês) da planta de e-Metanol que a HIF pretende desenvolver no complexo portuário, localizado no Norte Fluminense.

A HIF Global, do setor de combustíveis sintéticos (e-Fuels), já havia assinado um contrato de reserva de área com o Porto do Açú para este fim em 2024. A HIF desenvolve projetos de combustíveis

sintéticos a partir de hidrogênio verde e CO₂ capturado. A empresa já opera uma planta piloto de e-Fuels no Chile, produzindo e-Metanol, e-Gasolina e e-LNG, com projetos em desenvolvimento no Brasil, Chile, Uruguai, Estados Unidos e Austrália.

O projeto no Açú prevê a implantação da planta de e-Metanol em quatro módulos, com capacidade total estimada em até 800 mil toneladas por ano. A primeira fase terá capacidade de 200 mil toneladas anuais, volume contemplado no contrato firmado com a Vast, que conta com infraestrutura para movimentação de líquidos. A Vast, do grupo Prumo, destaca que esse novo acordo reforça o posicionamento do TLA como a principal porta de entrada e saída de produtos líquidos do hub de hidrogênio e de combustíveis de baixo carbono em desenvolvimento no Açú.

O Porto do Açú possui uma área para a implantação de um hub, que abrangerá a produção de H₂V, amônia verde e derivados como metanol, por exemplo. O escopo do contrato da HIF prevê a produção do e-metanol no porto e a tancagem no TLA. “Esse é o que está mais maduro para acontecer no hub de hidrogênio esse ano (...). Estamos andando a passos largos com o hidrogênio verde, mas tem projetos de e-fuels, que têm caminho até o FID. Esperamos, dentro desse hub de H₂V, que o projeto da HIF de e-metanol tenha o FID tomado esse ano”, conta o diretor de terminais e logística do Porto do Açú, João Braz.

O Porto do Açú exporta 40% do petróleo produzido no país. Braz acrescenta que o projeto para tancagem de petróleo da Vast vai contribuir com a criação de um ‘estoque regulador’ do insumo. A maior parte da produção offshore na costa brasileira hoje passa por operações de transbordo e é exportada diretamente para seus destinos. Além do Açú, outros terminais da Petrobras também exportam dessa forma e importam petróleo para refino. “Nessa parte de armazenagem, a conversa mudou por causa da geopolítica. Existe necessidade de maior controle do insumo”, avalia Braz.

Com a escalada na tensão nos últimos meses, o petróleo está gerando inflação e aumento do custo das mercadorias, o que pode favorecer a convergência entre governos, setor privado e produtores de combustíveis renováveis, a fim de diminuir a dependência do petróleo devido ao impacto econômico. Num primeiro momento, a percepção de analistas é que o Brasil tem mais flexibilidade para reduzir os efeitos da conjuntura mundial sobre o preço dos combustíveis. Por outro lado, o país enfrenta outros problemas, como a grande participação da logística rodoviária na matriz de transportes frente a outros modais.

A guerra no Oriente Médio, que ocasionou a suspensão do tráfego de navios no Estreito de Ormuz, chegou a quadruplicar o frete de alguns tipos de navios, de US\$ 1 milhão para US\$ 4 milhões. Braz acredita que, com esse impacto econômico considerável, outros tipos de combustíveis marítimos, como o metanol e a amônia, começam a ficar mais atrativos para o mercado, impulsionando o desenvolvimento por parte dos armadores e de políticas de governo. O mesmo acontece na aviação, que tem o combustível sustentável para a aviação (SAF) como alternativa que pode ser produzida de forma competitiva. Segundo Braz, existem projetos para produção de SAF.

Em novembro de 2025, o Porto do Açú e o Porto de Antuérpia-Bruges assinaram uma carta de intenções para a criação de um corredor marítimo verde entre Brasil e Europa, com potencial para se tornar uma rota de exportação de e-combustíveis. A expectativa é que o corredor transatlântico esteja em operação antes de 2030. O porto belga projeta a importação de seis milhões a 10 milhões de toneladas de amônia verde a serem embarcadas anualmente no Açú até 2030 — o equivalente a 1,2 milhão a 1,5 milhão de toneladas de hidrogênio verde. O hidrogênio é parte do processo para se chegar na amônia verde e está diretamente conectado à produção dos combustíveis verdes que vão integrar o corredor.

Braz explica que, após a assinatura do acordo para construção deste corredor, faltam alguns passos importantes para atrair mais armadores e clientes para abraçar essa ideia. “Lançamos para dizer que vamos investir em abastecimento nos dois lados. Esse pontapé inicial já foi dado e esperamos que agora consigamos desenvolver mais rapidamente e acho que a situação geopolítica atual acaba contribuindo para isso”, afirma Braz.

O diretor de terminais e logística destaca que o Açu foi o primeiro porto do Brasil a dar incentivo financeiro para atracação de navios que queimam menos combustível, via ESI (Environmental Ship Index). Nesse modelo, os navios que emitem menos pagam taxas portuárias mais baixas. Braz explica que o corredor marítimo acaba sendo conduzido para Antuérpia porque é sócio do Porto do Açu e por o porto estar na linha de frente da descarbonização na Europa. E conta que, na estratégia belga, os setores marítimo e de químicos são importantes. “Desenvolvemos essa política para tentar fomentar esse tipo de combustível”, afirma Braz.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

MODERNIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO NÁUTICA É ESSENCIAL PARA ACOMPANHAR O AUMENTO DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA

Por Nelson Moreira Portos e logística 11/06/2026 - 18:32



O Brasil tem registrado seguidos aumentos anuais de movimentação portuária. Em 2025, a movimentação geral de cargas em todos os portos brasileiros chegou a 1,403 bilhão de toneladas, com crescimento de 6,1% em relação às 1,32 bilhão de toneladas movimentadas em 2024. De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), foi a maior marca alcançada na série histórica registrada no Estatístico Aquaviário da entidade, que compila os números de embarques e desembarques em terminais brasileiros, iniciada em 2010.

Foi registrado crescimento em todas as regiões, com os portos e terminais da região Norte apresentando a maior alta percentual, de 10,33% em comparação a 2024, acima da média nacional, e 163,3 milhões de toneladas. No Sudeste, as 699,8 milhões de toneladas movimentada em 2025 garantiram elevação de 7,52%, também superior ao percentual geral do Brasil.

Na Região Sul, foi registrada no ano passada alta de 5,4%, com quase 200 milhões de toneladas, o maior volume em cinco anos e alta de 5,4%. Os números são a soma dos registrados em portos públicos, que movimentaram 129 milhões de toneladas, e dos terminais de uso privado, que chegaram a 69,9 milhões de toneladas.

Já no Nordeste, a movimentação total no ano foi de 329,7 milhões de toneladas de cargas em 2025. No segmento de contêineres, a região registrou alta de 9,4%, com 21,2 milhões de toneladas, o maior volume que passou por terminais nordestinos desde 2021.

A crescente elevação do volume de cargas movimentadas por terminais brasileiros, com o consequente aumento do número de atracações e de chegadas de navios cada vez maiores, dobraram de tamanho em 50 anos. O que exige, cada vez mais, ações e investimentos para manter em dia a sinalização náutica nos canais de acesso aos portos. A medida é essencial para garantir a segurança da navegação, ao delimitar a área navegável e orientar o trajeto das embarcações até os atracadouros.

Mas, se o crescimento da movimentação é registrado em todas as regiões do país, o mesmo não se pode dizer das condições de sinalização náutica, agora chamada tecnicamente de Auxílio Marítimo à Navegação (AtoN, sigla derivada da língua inglesa Aids to Navigation), como preconiza a Associação Internacional de Sinalização Marítima, a IALA, da qual o Brasil faz parte. De acordo com a Marinha do Brasil, o Manual dos Auxílios à Navegação da IALA define um Auxílio Marítimo à Navegação como um dispositivo, sistema ou serviço externo às embarcações, projetado e operado para aprimorar a navegação segura e eficiente de embarcações individuais e/ou do tráfego marítimo e explica que não deve ser confundido com um auxílio à navegação, instrumento, dispositivo, carta náutica, etc., transportado a bordo de uma embarcação.



Segundo a Força, há diferenças nas condições de sinalização e necessidades, algumas classificadas como urgentes, de uma região para outra do país. Na região Norte, por exemplo, segundo a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) da Marinha do Brasil, há demandas por boias oceânicas e faróis, enquanto no Pantanal há demandas por balizas e pequenos faróletes. À Força cabe a regulação e a fiscalização dos auxílios à navegação, dos chamados visuais, como boias, faróis e faróletes, aos eletrônicos, como os radiofaróis, radares, sistemas de monitoramento por satélite ou Serviço de Tráfego de Embarcações, os VTS, sigla para Vessel Traffic Services, em inglês.

A DHN explica que as necessidades mais urgentes estão relacionadas à manutenção contínua da confiabilidade e disponibilidade dos auxílios à navegação e são associadas às regiões em que o Índice de Eficácia, usado como parâmetro para a avaliação dos serviços de manutenção dos balizamentos, está abaixo de 95%. Para garantir a qualidade dos serviços, a Diretoria desenvolve planejamento que visa a modernização, a eficiência e a sustentabilidade dos auxílios à navegação.

Para 2026, informa, está prevista a implementação do Sistema Global de Navegação por Satélite Diferencial (DGNSS) nas estações de Araçagi, no Maranhão, e no Amapá. O passo seguinte será a instalação de mais sete estações ao longo do litoral brasileiro, para permitir cobertura abrangente e alinhada às melhores práticas internacionais de segurança e confiabilidade dos serviços oferecidos aos navegantes.

Mas, se há perspectivas de avanços no uso de novas tecnologias para melhorar balizamentos e a segurança na chegada e saída de embarcações aos terminais brasileiros, ainda há problemas rotineiros relacionados a equipamentos antigos e faltas pontuais de manutenção dos instalados, como informa o prático Bruno Fonseca, diretor-presidente da Praticagem do Brasil. Segundo ele, de forma geral, o balizamento em acessos a terminais brasileiros é eficiente, mas há de falta de reposição de peças a roubos de material de segurança que impactam eventualmente as operações e podem impedir a atracação ou desatracação de navios.

Em relação à demora de reposição de peças, como lâmpadas e amarras de boias, embora não frequentes, são registradas mais em portos públicos, cujas autoridades portuárias podem ter dificuldades de substituição por causa da burocracia e das normas legais para a compra de material. Além disso, alguns terminais em áreas públicas têm sistemas menos eficientes em termos de tecnologia. “Os privados têm sistemas de balizamentos mais robustos e neles a resolução de problemas é quase imediata porque têm autonomia para compras e contratação de serviços, enquanto os públicos precisam cumprir normas burocráticas”, explica Bruno Fonseca.

O presidente da Praticagem do Brasil informa que, apesar de existirem tecnologias para balizamento mais eficientes, incluindo monitoramento por GPS, predomina o balizamento convencional, com terminais em que são usados sistemas antigos e que podem ter que suspender operações por causa do deslocamento de boias ou a queima ou roubo de lâmpadas e de amarras. “O balizamento indica o caminho que o navio deve seguir. Quando as boias saem dos lugares, a marcação do trajeto pode se perder e inviabilizar a operação das embarcações”, informa.

Fonseca conta que há casos de navios serem impedidos de seguir até berços de atracação porque boias, amarras que as prendem ou lâmpadas foram roubadas. Ele cita, por exemplo, que se os equipamentos ficarem sem a iluminação, práticos podem ficar impedidos de conduzir as embarcações para atracação em segurança e ter que suspender a operação, criando gargalos na janela de chegada e saída dos barcos e das cargas. “As boias iluminadas são como olhos de gato em estradas. Sem a iluminação, seria como dirigir numa via escura sem acostamento, placas ou indicação para que lado são as curvas”, compara.

Ele aponta como umas das soluções possíveis o uso do balizamento virtual em que em vez de boias físicas há as virtuais, que podem ser visualizadas no painel do radar do navio ou na carta náutica. Além de mais seguro, o modelo tem manutenção mais simples já que funciona com sistema de identificação automática, que emite sinais indicativos. “A boia física não existe, mas o sistema permite identificar com precisão o caminho que a embarcação deve seguir”, explica Fonseca.

A modernização dos sistemas de balizamento é uma das preocupações mencionadas também pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) da Marinha. O órgão informa que, por isso, será iniciado um projeto-piloto para a implantação de auxílios à navegação com tecnologia AIS AtoN (Automatic Identification System – Aids to Navigation), que possibilitam a transmissão de dados em tempo real. A expectativa é de que eles aumentem a eficiência operacional, com a ampliação da capacidade de monitoramento e controle dos dispositivos em serviço.

Além disso, o órgão cita como avanço importante para garantir a segurança das operações a transição da matriz energética dos faróis e demais auxílios luminosos para fontes renováveis, especialmente a energia solar. A mudança, explica a DHN, além de reforçar a sustentabilidade ambiental vai reduzir custos operacionais e aumentar a autonomia dos equipamentos. E faz parte de um conjunto de ações da Marinha com objetivo de reforçar a segurança da navegação a partir da inovação tecnológica.

A modernização dos sistemas de balizamento em terminais brasileiros já tem sido impulsionado por projetos de ampliação de capacidade portuária, novos terminais, concessões de canais de acesso e desenvolvimento hidroviário, que dependem diretamente de uma sinalização moderna, confiável e integrada aos dados hidrográficos e operacionais, avalia Priscila Moreira Farias, COO e sócia da Umi San, empresa especializada em equipamentos para o segmento. Segundo ela, a companhia tem observado a retomada de investimentos em infraestrutura aquaviária no Brasil, o que gera demanda por sinalização náutica mais moderna e eficiente.

Priscila informa que há demanda crescente relacionada à modernização de canais de acesso, revisão de balizamentos, implantação de sinalização em áreas com aumento de calado operacional e adequações para operações noturnas e em condições meteorológicas mais restritivas. “Há também um movimento importante de atualização tecnológica, substituindo sistemas convencionais por soluções mais inteligentes, mais sustentáveis e eficientes energeticamente”, explica.

O diretor de obras e serviços subaquáticos da Belov, Juracy Gesteira Vilas Bôas, é outro que identifica o aumento da procura por serviços de batimetria, monitoramento, sinalização e balizamento. Ele avalia que esse movimento está ligado à ampliação dos projetos de concessão hidroviária e ao novo modelo de concessão de canais de acesso portuários. Ele cita como caso que classifica de emblemático a do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, que receberá investimentos de R\$ 1,23 bilhão ao longo de 25 anos, com a gestão continuada da infraestrutura, incluindo dragagem, manutenção e gestão da infraestrutura aquaviária que conecta o porto ao mar aberto.

No caso de Paranaguá, João Jardim, gerente de Engenharia Marítima da Portos do Paraná, empresa estadual que administra os terminais paranaenses, explica que, como consequência da concessão do canal de acesso, a companhia que assumirá a operação a partir do segundo semestre de 2026 terá entre as obrigações contratuais, além do aprofundamento e prolongamento do canal e do aumento do calado operacional, a melhoria da sinalização náutica. A autoridade portuária informa que, para os próximos anos, estão previstos investimentos estruturantes, como o alongamento e o alargamento do canal de acesso, e que, em função dessas melhorias, está prevista a revisão e modernização do sistema de balizamento, adequando-o às novas dimensões.

De acordo Jardim, o sistema de sinalização náutica em Paranaguá já é considerado seguro e conta com aproximadamente 80 boias, incluindo modelos flutuantes e articulados, esses usados especialmente em regiões próximas a formações rochosas. Os equipamentos são dotados de lanternas alimentadas por painéis solares e baterias, além do sistema AIS (Automatic Identification System), para monitoramento remoto.

A expectativa de investimentos em melhorias dos auxílios marítimos abrange também os avanços em concessões hidroviárias, em eixos como os do Paraguai, do Madeira, do Tocantins, de Tapajós e de Barra Norte/Amazonas, citados por Juracy Gesteira Vilas Bôas. Ele lembra que o Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor) destacou que o novo modelo de concessões hidroviárias será mais do que dragar os rios, mas estruturar serviços permanentes, com operação 24 horas, controle de tráfego, sistemas de sinalização e balizamento, monitoramento ambiental, ações de segurança e manutenção



da infraestrutura. “O ambiente aponta para aumento de investimento e maior prioridade para sinalização nas hidrovias, em programas e concessões mais amplos de navegabilidade, dragagem, monitoramento e manutenção”, diz.

Marcel Tetu, diretor da Arbo Plásticos, outra empresa do segmento de fornecimento de equipamentos de auxílio à navegação, ao comentar projetos de concessões hidroviárias diz que identifica aumento de investimentos e demanda por sinalização náutica. “Existem vários projetos em diferentes fases: estudos, projetos, aprovação pela Marinha e em início de implantação”, explica.

Segundo Tetu, há expectativa de investimentos em modernização também dos sistemas atuais de sinalização porque são poucos os portos e terminais aparelhados com tecnologias mais avançadas. A maioria tem o básico e muitos ainda têm dificuldades em manter o balizamento com os índices de eficácia adequados. Para ele, a mudança de status da lala para organização intergovernamental deve elevar o nível da fiscalização e contribuir tecnicamente para que seja adotada sinalização náutica cada vez mais eficiente. “As novidades tecnológicas vêm surgindo e a aplicação de inteligência artificial deve trazer novos produtos e serviços para esse avanço”, prevê.

O diretor da Arbo Plásticos também acredita que os investimentos serão impulsionados pelo projeto de concessão em curso, que, segundo ele, já são realidade e devem trazer benefícios tanto para a segurança da operação quanto para a redução de custos. Ele explica que as autoridades sempre tiveram e têm preocupação com a segurança na navegação em qualquer área portuária, mas lembra que muitas vezes faltaram recursos para investimentos em novas tecnologias para elevar o nível de segurança pessoal, patrimonial e ambiental.

Priscila Farias Moreira, COO da Umi San, ressalta que o aumento de atenção e de investimentos ainda é desigual e que o Brasil tem seu potencial logístico hidroviário pouco explorado, destaca a sinalização náutica como condição básica para transformar esse fator em operação segura, previsível e economicamente viável e manifesta a expectativa de melhorias. “À medida que avançam discussões sobre concessões, parcerias privadas e novos corredores logísticos, a sinalização deixa de ser item acessório e passa a ser infraestrutura crítica”, afirma.

Segundo ela, a sinalização é, cada vez mais, compreendida como parte da inteligência operacional do porto e que, associada a batimetrias confiáveis, monitoramento ambiental, dados meteorológicos e tecnologia embarcada, aumenta a segurança da navegação, reduz risco operacional e aumenta a eficiência no uso dos canais de acesso.

A executiva avalia que nos próximos anos o desafio será modernizar a sinalização náutica com visão sistêmica e que não basta trocar boias ou instalar equipamentos isolados. Para ela, será necessário integrar sinalização física, dados digitais, monitoramento remoto, cartografia S-100, energia solar, sistemas AIS AtoN, telemetria, sensores e manutenção baseada em desempenho. “A sinalização do futuro será cada vez mais conectada, inteligente e orientada por dados”, prevê.

O diretor de obras e serviços subaquáticos da Belov, Juracy Gesteira Vilas Bôas, concorda que a sinalização náutica tende a ganhar modernidade no Brasil porque está deixando de ser vista apenas como um item operacional e tratada como parte central da eficiência logística e da segurança da navegação. Segundo ele, para atender à necessidade de ampliar o uso de portos e hidrovias, não basta aprofundar canais ou dragar trechos críticos. “É preciso garantir que a navegação ocorra com segurança, previsibilidade e monitoramento contínuo”, diz.

Ele ressalta ainda que o mercado está ficando mais sofisticado e que, se antes a questão se concentrava em obras ou fornecimento de equipamentos, agora envolve cada vez mais modelos permanentes de operação e manutenção, indicadores de desempenho, integração com batimetria e monitoramento e uso de tecnologia para reduzir indisponibilidades e riscos. E, sobretudo em trechos hidroviários mais sensíveis, remotos ou sujeitos a mudanças frequentes de condição navegável, o desafio não é apenas instalar a sinalização, mas mantê-la eficaz, com capacidade de resposta rápida e atualização de dados e coordenação entre os agentes envolvidos. “O Brasil entrou em uma fase em



que a sinalização náutica deixa de ser um tema periférico e passa a ser tratada como infraestrutura crítica da navegação”, assegura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

PRODUTOS E SERVIÇOS 753

Da Redação Produtos e serviços

New Panamax

O Porto do Rio de Janeiro (RJ) passou a integrar o grupo de portos brasileiros aptos a receber embarcações da classe New Panamax, que está entre as maiores da navegação comercial mundial. O marco foi alcançado após a conclusão das obras de dragagem e modernização do canal de acesso ao porto, realizadas com investimentos do governo federal, por meio do Novo PAC, e da autoridade portuária PortosRio. Ao todo, foram investidos R\$ 163 milhões na iniciativa.

Em maio, o primeiro navio a atracar no porto, dentro desse novo cenário operacional, foi o porta-contêineres MSC Katrina, embarcação de 366 metros de comprimento, 48,4 metros de largura (boca) e capacidade para transportar 14.131 TEUs (unidade equivalente a contêineres de 20 pés). O navio, de bandeira panamenha, veio do Porto de Suape (PE) e seguiu com destino ao Porto de Santos (SP).

Relatório ESG

A Movecta, operadora logística, lançou seu primeiro Relatório ESG, referente ao ciclo de 2025. O documento apresenta os resultados da empresa em sustentabilidade, alinhado às diretrizes internacionais da Global Reporting Initiative (GRI), reforçando a evolução iniciada com o reposicionamento da marca em 2023 e a implementação do Plano Movecta 2030.

A nova estratégia estabelece metas ambiciosas, como dobrar o tamanho da companhia nos próximos anos e fortalecer sua atuação em segmentos de alta complexidade, que demandam elevados padrões de excelência operacional, segurança e conformidade.

Entre os destaques do período, a Movecta avançou na integração da tecnologia às suas operações. A unidade de Lages (SC) foi responsável pela implementação de um projeto piloto de inteligência artificial voltado à redução de acidentes com caminhões. Além disso, inaugurou uma nova Torre de Controle Operacional, que contribuiu para ganhos de eficiência, aumento de produtividade e reforço da segurança.

No campo ambiental, a empresa alcançou o uso de 97% de energia proveniente de fontes renováveis e a redução de 47% no consumo de água em suas operações.

Motores

A ABB desenvolveu os primeiros motores síncronos de relutância (SynRM) do mundo para áreas classificadas sujeitas à explosão com eficiência IE6, categoria que reúne hoje os equipamentos de menor consumo de energia do mercado.

Compatíveis com as normas ATEX e IECEx, que definem critérios para motores operantes nas chamadas Zonas 1 e 2, expostas, respectivamente, a gases inflamáveis e partículas combustíveis, os novos IE6 SynRM Increased Safety da ABB estão disponíveis em diferentes potências a partir de 110 kW.

Também apresentam volume e peso reduzidos em relação a motores de potência equivalente, característica relevante para aplicações com limite de peso, como em plataformas de petróleo. O projeto também dispensa magnetos permanentes extraídos de terras raras, o que reduz impactos ambientais relacionados à mineração.



Ainda de acordo com a ABB, os IE6 SynRM são em média 60% mais eficientes do que modelos equivalentes IE3/IR3, padrão mínimo exigido no Brasil. A empresa calcula que a substituição de um único IE3/IR3 por um IE6 pode economizar em 20 anos de vida útil € 87.520, retornar o investimento no equipamento em oito meses e mitigar 157,5 toneladas de CO2, com base na pegada de carbono e nos custos médios de energia e propriedade da União Europeia.

“Com o primeiro motor SynRM IE6 de hipereficiência do mundo para áreas classificadas, agora temos a solução ideal para clientes que precisam reduzir despesas operacionais enquanto cumprem metas rigorosas de sustentabilidade”, afirmou, em comunicado, Stefan Floeck, presidente da divisão IEC LV Motors da área de Motion da ABB.

Os novos IE6 SynRM para áreas classificadas da ABB foram projetados para uso conjugado com acionamentos, equipamentos responsáveis por ajustar torque e velocidade à necessidade da operação. As principais aplicações dos equipamentos são o acionamento de bombas, ventiladores e compressores.

Alimentação

A Sodexo, empresa que atua com tíquete-alimentação, inaugura sua primeira operação completa de Offshore Living em uma embarcação da Seagems, empresa brasileira de engenharia submarina. A solução reúne experiências gastronômicas, ambientação dos espaços, acolhimento e conveniência com foco no bem-estar, conforto e praticidade.

Implementado no navio Jade, a iniciativa amplia o conceito tradicional de hotelaria no ambiente offshore ao considerar toda a jornada de quem está embarcado. Na prática, a unidade passa a contar com restaurante revitalizado para se tornar um espaço de convivência.

Errata

Na reportagem sobre a indústria naval na região Norte (Edição 752), equivocadamente publicamos, na foto do diretor de vendas da Jotun, Fabiano Aguiar, uma fala do diretor da AkzoNobel, Gustavo Gomes.

Startups

A Navalshore abre espaço em sua área de exposição para startups do setor marítimo. São 12 posições para que empresas tenham a oportunidade de levar a público seu desenvolvimento, ao participar da feira da indústria naval e offshore.

Mais informações pelo link <https://www.navalshore.com.br/quero-expor>

Conexão

A Aliança Navegação e Logística inicia em junho a conectar os portos de Itapoá (SC) e Manaus (AM) por meio de uma nova rota expressa, ampliando a integração logística entre as regiões Sul e Norte do país. A operação foi desenhada para garantir maior eficiência no transporte de cargas, com trânsito de 13 dias entre Itapoá e Manaus, reduzindo prazos e oferecendo mais agilidade aos clientes que utilizam o modal marítimo entre os dois polos.

Além de contar, agora, com duas escalas semanais em Itapoá, outro benefício da nova rota expressa é a conexão entre Santos (SP) e Manaus em até 12 dias.

“Nossa ambição é posicionar a cabotagem como um pilar cada vez mais competitivo na construção de cadeias logísticas integradas no Brasil. Essa evolução de portfólio reforça nosso compromisso em conectar de forma mais eficiente os principais polos econômicos do país e gerar valor consistente aos nossos clientes” afirma Luiza Bublitz, presidente da Aliança Navegação e Logística.



ISPS Code

O Porto de Imbituba obteve a renovação do ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code – Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias) pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), com validade até 2031. A certificação atesta que o porto atende aos padrões internacionais de segurança pública no setor marítimo e portuário.

O ISPS Code tem como objetivo fortalecer a proteção de navios e instalações portuárias, estabelecendo medidas de prevenção e resposta contra ameaças à segurança no transporte marítimo internacional.

Atualmente, o Porto de Imbituba conta um sistema de monitoramento e prevenção. A estrutura inclui portarias de controle de acesso, mais de 150 câmeras de vigilância, cercamento em toda a área operacional, rondas permanentes, monitoramento aéreo com drones e utilização de ROV (Remotely Operated Underwater Vehicle), garantindo mais eficiência e segurança às operações.

Expansão

A Wilson Sons planeja expandir o Tecon Rio Grande (RS) por meio de um investimento superior a R\$ 1,1 bilhão em infraestrutura portuária até 2030. A iniciativa tem como objetivo ampliar a capacidade operacional do terminal e atender à crescente demanda de logística do Rio Grande do Sul e do Cone Sul. A necessidade de ampliação acompanha um movimento já em curso, impulsionado pelo crescimento da produção dos exportadores e pelo aumento do transbordo de contêineres provenientes de países como Uruguai, Argentina e Paraguai.

Entre as principais iniciativas está a ampliação do cais, que passará dos atuais 900 metros para 1.200 metros. A expansão permitirá a operação simultânea de até três navios de grande porte, especialmente da classe New Panamax, com 366 metros de comprimento e predominantes nas rotas internacionais. O objetivo é assegurar a manutenção do porto como hub de cargas na região do Cone Sul (Argentina, Uruguai e Paraguai), operando os navios de maior porte que atracam na costa brasileira.

“A ampliação responde diretamente à necessidade de garantir o escoamento da produção de exportadores gaúchos e do Cone Sul, além de atender a importadores, que dependem da eficiência do porto para manter a competitividade do Rio Grande do Sul no mercado nacional e internacional. Se esses investimentos fossem postergados, haveria risco de restrições operacionais relevantes, como filas de navios, omissões de escala e desvio de cargas para outros portos, com impacto direto sobre o custo logístico do Estado”, afirma Paulo Bertinetti, diretor-presidente do Tecon Rio Grande.

Redução de emissões

A Ferroport, operadora do terminal de minério de ferro no Porto do Açu, em São João da Barra, no Norte do Rio de Janeiro, embarcou 24,4 milhões de toneladas de minério de ferro no ano passado, além de evoluir na automação de pátio e na gestão de ativos.

Entre os destaques ambientais, a empresa alcançou 94% de redução das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) — escopos 1 (referente a operações da própria companhia) e 2 (emissões indiretas) —, com neutralização total do escopo 2, em relação ao ano base de 2021, com uso de 100% de energia elétrica renovável, por meio de geração eólica, além de avanços relevantes na execução de seu Plano de Descarbonização.

No pilar ambiental, outro resultado expressivo foi a redução da dependência de água subterrânea, de 47,73 megalitros, em 2022, para 37,85 megalitros em 2025, o que representa uma queda de 20,7% no consumo do recurso, ajudando a preservar o aquífero local e a reforçar a segurança hídrica do território.



“Na Ferroport, investimos em projetos de gestão ambiental e eficiência operacional, além do desenvolvimento social das comunidades da região. Assim, contribuímos para preservar os recursos naturais e promover impactos positivos locais. Na nossa rotina, incorporamos práticas ESG, alinhadas às expectativas da sociedade e do setor portuário brasileiro”, afirma Edenilson Sanches, Gerente de Sustentabilidade da Ferroport.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

EDITORIAL 753

Da Redação Editorial

Há muitos anos o setor portuário discute formas de tornar o licenciamento mais célere e menos burocrático. Na ótica dos empresários, um dos maiores obstáculos está nas várias camadas de órgãos e autorizações pelos quais os projetos passam. Muitas vezes, adiando ou inviabilizando investimentos e gerando insegurança jurídica. Esta edição aborda a Lei Geral do licenciamento ambiental (15.190/2025), que entrou em vigor, mas depende de regulamentação. Trata também do PL 733/2025, que revisa a Lei dos Portos (12.815/2013), propondo simplificações específicas, mas cujo texto ainda gera divergências no mercado e resistência do Ibama.

Portos e Navios voltam ao tema Mudanças Climáticas para atualizar os leitores sobre como portos e terminais vêm se preparando para evitar ou reduzir os efeitos extremos do clima, bem como as medidas adotadas pelas autoridades. Essas instalações assumem contribuição importante nos investimentos em descarbonização e no incentivo à operações mais sustentáveis. O monitoramento e a previsibilidade ganham destaque para evitar prejuízos operacionais e riscos à segurança de estruturas e das pessoas.

Na reportagem sobre projetos de hidrogênio verde, a publicação destaca algumas das oportunidades enxergadas pelo setor portuário em relação à transição energética, com um olhar integrado do H2V com combustíveis renováveis, como etanol e amônia de baixa emissão. O potencial de investimento do hidrogênio de baixo carbono está em compasso de espera pela regulamentação da legislação brasileira e dos decretos de países europeus que vão servir de referência.

Esta edição traz ainda um tema bastante explorado ao longo dos últimos anos e que continua a demandar atenção: a sinalização náutica. Empresas especializadas identificam o aumento da procura por serviços de batimetria, monitoramento, sinalização e balizamento, em razão da ampliação dos projetos de concessão hidroviária e do novo modelo de concessão de canais de acesso portuários.

A logística de movimentação de grãos sólidos é outro assunto permanente na pauta setorial. A matéria faz um panorama sobre a insuficiência de investimentos em infraestrutura de transporte e em aumento da capacidade portuária para acompanhar o crescimento da produção. Os acessos das cargas aos portos seguem como o principal problema enfrentado pelos embarcadores. Além da falta de alternativas para transporte de grãos e minérios, como ferrovias e hidrovias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

ARTIGO - NORMAM-401: MUITO ALÉM DA CONFORMIDADE AMBIENTAL. A NOVA AGENDA AMBIENTAL PARA EMBARCAÇÕES, PLATAFORMAS, PORTOS E O FUTURO DO DESCOMISSIONAMENTO NO BRASIL

Por Mauro Destri Opinião 11/06/2026 - 17:27

A publicação da Portaria DPC/DGN/MB nº 476, de 3 de junho de 2026, aprovando a nova NORMAM-401 – Normas da Autoridade Marítima para a Prevenção da Poluição Ambiental causada por Embarcações e Plataformas –, representa um dos mais importantes avanços regulatórios da última década para o setor marítimo brasileiro. Mais do que uma atualização normativa, trata-se de um marco na consolidação de uma cultura de prevenção ambiental alinhada às melhores práticas internacionais.



Embora a Marinha do Brasil tenha prorrogado para 10 de janeiro de 2028 o início da aplicação das penalidades previstas no Capítulo 4 da norma, o setor não deve interpretar essa decisão como um adiamento das obrigações. Pelo contrário. A própria Portaria deixa claro que os requisitos permanecem válidos desde já, cabendo à Autoridade Marítima atuar de forma orientadora durante o período de transição.

A mensagem é inequívoca: o tempo de adaptação existe, mas o momento de preparação começou.

Um movimento alinhado às tendências globais

Nos últimos anos, a indústria marítima mundial passou a enfrentar uma pressão crescente relacionada aos impactos ambientais de suas operações.

Convenções internacionais, requisitos da Organização Marítima Internacional (IMO), exigências ESG, critérios de financiamento sustentável e a crescente fiscalização ambiental passaram a exigir que armadores e operadores demonstrem controle efetivo sobre seus impactos ambientais.

A nova NORMAM-401 surge exatamente nesse contexto.

Sua lógica está alinhada à evolução regulatória internacional, especialmente em temas relacionados à prevenção da poluição, gestão de resíduos, controle de espécies invasoras e monitoramento ambiental de ativos marítimos. Um dos exemplos mais evidentes é a incorporação dos requisitos relacionados ao biofouling — o acúmulo de organismos marinhos nos cascos e estruturas submersas — tema que vem ganhando relevância mundial devido ao potencial de disseminação de espécies exóticas invasoras entre diferentes ecossistemas.

A partir de agora, não basta apenas operar.

Será necessário demonstrar que a operação está sendo conduzida de forma ambientalmente controlada.

O impacto para armadores e operadores de embarcações

Para os armadores, a NORMAM-401 amplia significativamente a necessidade de controles documentais e operacionais.

Questões que antes eram tratadas de forma pontual passam a exigir abordagem sistêmica:

- gestão ambiental embarcada;
- rastreabilidade de resíduos;
- controle de efluentes;
- documentação ambiental;
- monitoramento de bioincrustação;
- evidências de conformidade durante inspeções.

Na prática, isso significa que as empresas precisarão fortalecer seus sistemas de gestão ambiental e garantir que seus procedimentos estejam efetivamente implementados a bordo.

A tendência é que auditorias internas, inspeções de conformidade e verificações documentais passem a fazer parte da rotina operacional muito antes de 2028.

Quem iniciar essa preparação agora terá custos menores e menor exposição a riscos futuros.

Oportunidades para portos e terminais

Os portos brasileiros também passam a ocupar posição estratégica dentro desse novo cenário.

A adequação à NORMAM-401 cria oportunidades para investimentos em:

- infraestrutura de recepção de resíduos;
- sistemas de tratamento e segregação;
- áreas dedicadas ao gerenciamento ambiental;
- monitoramento de bioincrustação;
- controle de efluentes e águas contaminadas;
- rastreabilidade digital de resíduos.

Mais do que atender exigências regulatórias, esses investimentos podem se transformar em vantagem competitiva.

Cada vez mais, operadores internacionais avaliam critérios ambientais ao selecionar portos de escala, bases logísticas e instalações de apoio offshore.

Portos ambientalmente preparados tendem a atrair operações de maior valor agregado e maior exposição internacional.

Oportunidades para estaleiros

Talvez um dos setores mais beneficiados seja justamente o setor naval.

A necessidade crescente de inspeções, limpeza de casco, remoção de incrustações, tratamento de resíduos e adequação ambiental cria uma demanda relevante para estaleiros e empresas de manutenção naval.

Serviços como:

- limpeza e recuperação de casco;
- inspeções subaquáticas;
- gerenciamento de resíduos;
- descontaminação de sistemas;
- adequações ambientais de embarcações;
- devem experimentar aumento gradual de demanda nos próximos anos.

Em outras palavras, a norma não cria apenas obrigações.

Ela cria mercado.

O elo com o descomissionamento

Para quem atua com descomissionamento offshore, a NORMAM-401 possui um significado ainda mais profundo.

Historicamente, muitas organizações tratavam o descomissionamento como um evento isolado no final da vida útil do ativo.

Essa visão vem mudando rapidamente.

O descomissionamento moderno começa muito antes da parada definitiva da unidade.

Ele começa durante a operação.

A gestão adequada de resíduos, o controle de substâncias potencialmente contaminantes, a rastreabilidade de materiais e a documentação ambiental acumulada ao longo da vida do ativo reduzem significativamente riscos, custos e incertezas durante as fases de desativação, desmontagem e descarte.

Em outras palavras, um ativo ambientalmente bem gerido ao longo de sua vida operacional tende a ser mais simples, mais seguro e menos oneroso para descomissionar.

Sob essa ótica, a NORMAM-401 não é apenas uma norma de prevenção da poluição.

Ela se transforma em uma ferramenta de preparação para o encerramento responsável do ciclo de vida dos ativos marítimos.

O prazo de 2028 não deve ser visto como folga

A decisão da Marinha de postergar a aplicação das sanções até janeiro de 2028 foi uma medida inteligente e necessária para permitir a adaptação do mercado.

Entretanto, interpretar esse prazo como uma autorização para postergar investimentos seria um erro estratégico.

A experiência internacional demonstra que os maiores desafios não costumam estar na elaboração de procedimentos, mas na mudança de cultura organizacional.

Treinamento de equipes, adequação de contratos, revisão de processos, implantação de sistemas de gestão e desenvolvimento de fornecedores demandam tempo.

Muito tempo.

As organizações que iniciarem esse processo apenas em 2027 provavelmente enfrentarão custos mais elevados e maior pressão regulatória.

Conclusão

A NORMAM-401 inaugura uma nova fase para o setor marítimo brasileiro.

Mais do que uma norma ambiental, ela representa um passo importante rumo à maturidade operacional, à sustentabilidade e à gestão integrada do ciclo de vida dos ativos marítimos.

Para armadores, trata-se de fortalecer seus sistemas de gestão.

Para portos, de ampliar competitividade.

Para estaleiros, de capturar novas oportunidades de mercado.

E para o segmento de descomissionamento, de consolidar uma visão moderna em que a responsabilidade ambiental não começa no fim da vida útil do ativo, mas no primeiro dia de sua operação.

O relógio regulatório já começou a correr.

As penalidades podem esperar até 2028.

A preparação, não.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

OCEANPACT E PETROBRAS FIRMAM CONTRATO PARA DESCOMISSIONAMENTO NO CAMPO DE MARLIM

Da Redação Offshore 11/06/2026 - 15:02



A OceanPact firmou, após processo competitivo público, contrato de R\$ 443,7 milhões com a Petrobras para a execução de serviços especializados de pull-out e recolhimento de linhas flexíveis destinados ao descomissionamento de unidades estacionárias de produção (UEPs). O projeto concentra-se nos risers da plataforma P-18, localizada no Campo de Marlim, na Bacia de Campos.

O escopo do contrato compreende a realização de operações de pull-out e o recolhimento de linhas flexíveis e umbilicais. As atividades incluem inspeções submarinas, cortes, desconexões e intervenções complexas, utilizando recursos, como embarcação multipropósito, do tipo MPSV (Multipurpose Support Vessel), ROVs, guindaste de grande capacidade, equipamentos de recolhimento, manuseio e armazenamento de linhas e intervenção subsea.

O projeto contará com a atuação integrada de diferentes unidades de negócio da OceanPact. A área de Engenharia Submarina será responsável pelos estudos técnicos e pelo planejamento operacional; a unidade de Subsea e descomissionamento conduzirá a operação dos ROVs, ferramentas, inspeções e da planta de recolhimento das linhas; a divisão de Navegação responsável pelas embarcações dedicadas; e a EnvironPact ficará à frente dos estudos ambientais, gestão de riscos e das diretrizes de SMS (Segurança, Meio Ambiente e Saúde).

O diretor comercial e responsável pela área de descomissionamento da OceanPact, Erik Cunha, destacou que o modelo operacional baseado na integração resulta em eficiência e maior segurança em todas as fases do projeto, da concepção à destinação final, incluindo iniciativas voltadas ao desmantelamento, reciclagem e economia circular, quando aplicável.

Em setembro, o grupo celebrou um acordo de mais de R\$ 1 bilhão com a Trident Energy para descomissionamento no modelo EPRD (Engenharia, Preparação, Recolhimento e Destinação Final), também na Bacia de Campos e Revitalização de estrutura subsea. A OceanPact atua com uma frota robusta de embarcações próprias, ROVs, ferramentas e com capacidade e expertise que lhe permitem entregar soluções integradas para o setor offshore.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/06/2026

DNV ALERTA PARA NECESSIDADE DE CLAREZA REGULATÓRIA NA DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA

Da Redação Indústria naval 11/06/2026 - 16:00



DNV aponta que falta de clareza regulatória e sobre combustíveis alternativos dificulta a descarbonização do transporte marítimo até 2050.

A sociedade classificadora DNV voltou a destacar que a falta de clareza regulatória e de definição sobre combustíveis alternativos é hoje um dos principais entraves para acelerar a descarbonização do transporte marítimo global. Segundo a empresa, armadores e terminais enfrentam dificuldades para decidir investimentos em renovação de frota e infraestrutura sem regras mais estáveis sobre metas climáticas, mecanismos de precificação de carbono e padrões de combustível.

Relatório recente da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), que cita estimativas da própria DNV, calcula que alcançar a descarbonização do setor até 2050 exigirá custos adicionais anuais entre US\$ 8 bilhões e US\$ 28 bilhões apenas na adaptação dos navios, além de investimentos de US\$ 28 bilhões a US\$ 90 bilhões por ano em produção, distribuição e infraestrutura de abastecimento de combustíveis neutros em carbono. As projeções indicam ainda que a substituição dos combustíveis atuais por opções de baixa ou zero emissão pode elevar em 70% a 100% os gastos anuais com bunker em relação aos níveis atuais.

No front regulatório, a Organização Marítima Internacional (IMO) aprovou em 2025 o pacote “IMO Net-zero Framework”, que estabelece um padrão global obrigatório de combustível para navios com arqueação bruta superior a 5 mil toneladas e cria um mecanismo de precificação de carbono baseado na intensidade de emissões por unidade de energia utilizada. As medidas, que devem ser formalmente adotadas até o fim de 2025 e entrar em vigor em 2027, incluem a criação do IMO Net-Zero Fund, destinado a recompensar embarcações de baixas emissões e apoiar investimentos em infraestrutura e tecnologia, especialmente em países em desenvolvimento.

A DNV avalia que combustíveis alternativos como biocombustíveis sustentáveis, hidrogênio, amônia e e-combustíveis terão papel central nesse processo, mas reforça que a escala necessária de produção ainda está distante: seu white paper mais recente sobre biocombustíveis indica que a produção global atual é de cerca de 11 milhões de toneladas de óleo equivalente, enquanto seriam necessários até 250 milhões de toneladas até 2050 para permitir a descarbonização plena do transporte marítimo, combinada com ganhos de eficiência energética.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

ESTALEIROS SUL-COREANOS CONQUISTAM 44% DAS ENCOMENDAS GLOBAIS DE NAVIOS EM MAIO, APONTA CLARKSONS

Da Redação Indústria naval 11/06/2026 - 16:00



Estaleiros sul-coreanos ficaram com 44% das encomendas globais de navios em maio, contra 47% da China, segundo a Clarksons Research.

Os estaleiros da Coreia do Sul responderam por 44% das encomendas globais de novos navios em maio de 2026, enquanto os construtores chineses ficaram com 47% do mercado, de acordo com dados da Clarksons Research divulgados pela imprensa especializada sul-coreana. No mês, a carteira de novos pedidos somou 4,52 milhões de toneladas de porte compensado (CGT), equivalentes a 147

embarcações, queda de 45% em relação a abril, mas 91% acima do volume registrado em maio de 2025.

Por país, a Coreia do Sul recebeu encomendas de 1,99 milhão de CGT, em 34 navios, enquanto a China somou 2,11 milhões de CGT em 97 embarcações, o que explica a diferença de apenas três pontos percentuais entre os dois países no mês. Em abril, a distância era muito maior, com participação de 15% para os estaleiros sul-coreanos e 70% para os chineses, indicando uma recomposição recente do equilíbrio entre os dois polos asiáticos.

No acumulado de janeiro a maio de 2026, as encomendas globais atingiram 33,56 milhões de CGT (1.108 navios), alta de 62% frente ao mesmo período do ano anterior, ainda segundo a Clarksons. Desse total, os estaleiros chineses concentraram 22,98 milhões de CGT (816 navios), ou 68% das novas encomendas, enquanto a Coreia do Sul somou 7,08 milhões de CGT (168 navios) e participação de 21%.

A Clarksons calcula que a carteira global de pedidos chegou a 202 milhões de CGT no fim de maio, crescimento de 3,79 milhões de CGT em comparação com abril. A China detém 129,43 milhões de CGT, ou 65% do total, e a Coreia do Sul, 37,06 milhões de CGT, o equivalente a 19% da carteira mundial, com aumento de 140 mil CGT em relação ao mês anterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

ENCOMENDAS GLOBAIS DE NAVIOS CAEM EM MAIO, MAS CARTEIRA SEGUE EM ALTA COM LIDERANÇA DA CHINA

Da Redação Indústria naval 11/06/2026 - 16:00



Encomendas globais de navios caem em maio, mas carteira de pedidos cresce 3,79 milhões de CGT e mantém China e Coreia na liderança, segundo Clarksons.

As encomendas globais de novos navios totalizaram 4,52 milhões de toneladas de porte compensado (CGT), ou 147 embarcações, em maio de 2026, queda de 45% em relação a abril, mas ainda 91% acima do volume registrado no mesmo mês do ano passado, segundo dados da Clarksons Research divulgados em 9 de junho.

A China respondeu por 2,11 milhões de CGT (97 navios) em maio, ficando com 47% do mercado, enquanto os estaleiros da Coreia do Sul receberam 1,99 milhão de CGT (34 navios), equivalentes a 44% das novas encomendas no período. No mês anterior, os chineses haviam concentrado 67% das encomendas globais, contra 13% dos coreanos, o que indica uma redução significativa da distância entre os dois polos asiáticos de construção naval.

No acumulado de janeiro a maio de 2026, as encomendas globais somaram 33,56 milhões de CGT (1.108 navios), alta de 62% na comparação anual, com destaque para os estaleiros chineses, que asseguraram 22,98 milhões de CGT (816 navios) e 68% de participação, seguidos pelos coreanos, com 7,08 milhões de CGT (168 navios) e 21% de fatia. A carteira global de pedidos alcançou 202 milhões de CGT em 31 de maio, 3,79 milhões de CGT acima do mês anterior, consolidando um ciclo de expansão que impacta armadores e projetos de frota em todas as rotas, inclusive nas ligações com portos brasileiros voltadas a grãos, contêineres e GNL.

De acordo com a Clarksons, a carteira dos estaleiros chineses chegou a 129,43 milhões de CGT (65% do total), enquanto os coreanos detêm 37,06 milhões de CGT (19%), ambos com crescimento na comparação anual. O índice de preços de novos navios da consultoria atingiu 185,01 pontos ao fim de maio, avanço de 1,6 ponto no mês e cerca de 36% acima do patamar de maio de 2021, com valores de referência em torno de US\$ 248,5 milhões para um LNG carrier de 174 mil m³, US\$ 130,5 milhões para um VLCC e US\$ 261,5 milhões para porta-contêineres de 22 mil a 24 mil TEU.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

JÁ SOMAM 40 AS ENCOMENDAS DE MOTORES A AMÔNIA NO MUNDO

Da Redação Indústria naval 11/06/2026 - 16:00



Encomendas de motores a amônia para navios já somam 40 unidades no mercado global, segundo dados recentes da fabricante suíça WinGD, reforçando a aposta do setor marítimo nesse combustível de baixa emissão como alternativa para descarbonização.

De acordo com estudos do Fórum Marítimo Global, navios movidos a amônia tendem a se tornar comercialmente viáveis

em médio prazo, especialmente em projetos apoiados por subsídios, o que vem estimulando armadores e estaleiros a antecipar pedidos de novos motores e conversões. A MAN Energy Solutions, por exemplo, estima começar a oferecer motores a amônia em escala comercial após 2027, com potencial de adaptação de 3 mil a 5 mil embarcações da frota atual.

O avanço dessa tecnologia tem implicações diretas sobre a competitividade de portos e terminais que atendem rotas de longo curso, além de sinalizar novas demandas para a indústria naval e empresas de logística portuária. Empresas de navegação já investem bilhões de dólares em navios-tanque para transporte de amônia, antecipando uma futura cadeia de abastecimento.

No Brasil, esse movimento se conecta a uma agenda crescente de projetos de amônia verde: a Yara iniciou, em 2024, a produção de amônia renovável em sua unidade de Cubatão (SP), reduzindo significativamente a pegada de carbono de seus fertilizantes, enquanto estados como Ceará, Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul anunciam plantas de hidrogênio e amônia verde voltadas à exportação a partir de 2026, com investimentos estimados em bilhões de reais.

Embora a amônia não contenha carbono e permita redução significativa das emissões, a substância é tóxica e exige padrões elevados de segurança em terminais, sistemas de abastecimento e a bordo dos navios, o que deve pressionar reguladores, autoridades portuárias e armadores a acelerar normas específicas nos próximos anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/06/2026

EFEITO COPA: MERCOSUL LINE REGISTRA AUMENTO DE 25% NA DEMANDA PELO TRANSPORTE DE TVS

Da Redação Navegação 10/06/2026 - 21:31



A Mercosul Line registrou um aumento de 25% no volume de transporte de televisores produzidos no Polo Industrial de Manaus (PIM), desde a segunda quinzena de janeiro, em comparação com dezembro de 2025. Para a empresa de cabotagem, o movimento reflete o aquecimento do mercado para a Copa do Mundo de futebol e antecipa a alta demanda do varejo e consolida o modal como uma solução logística mais eficiente, segura e sustentável para longas distâncias na costa brasileira.

A totalidade dos aparelhos, de alto valor agregado e sensíveis a avarias, tem origem no PIM e é distribuída para os principais centros de consumo do país. A rota parte do Porto de Manaus com destino aos portos de Pecém (CE), Suape (PE), Itapoá (SC) e, principalmente, Santos (SP), que concentra 80% do volume e serve como um hub estratégico para os centros de distribuição das grandes marcas de eletroeletrônicos.

Para o diretor comercial da Mercosul Line para as regiões Norte e Nordeste, Alexandre Souza, o transporte por cabotagem se mostra um diferencial competitivo para a indústria porque, além de apresentar um custo por tonelada transportada mais baixo em longas distâncias, oferece um índice significativamente menor de roubos e avarias, fator crítico para cargas de alto valor. Outra vantagem, segundo a empresa, é a redução de emissões líquidas, de até 8,2% as emissões líquidas de CO₂, segundo dados da CNI.

A recomendação é que, para períodos sazonais de alta demanda, como a Copa do Mundo, Black Friday ou Dias das Mães, o serviço seja planejado com, pelo menos, duas semanas de antecedência. A Mercosul Line avalia que grandes eventos como a Copa do Mundo e a Black Friday exigem um planejamento logístico robusto e inteligente.

Para Souza, a cabotagem é uma escolha estratégica para garantir que o produto chegue ao ponto de venda com segurança, previsibilidade e menor impacto ambiental. "Nossa expertise e saídas semanais de Manaus nos permitem oferecer a flexibilidade que o mercado precisa, mas a antecedência no planejamento é fundamental para o sucesso da operação", afirmou o executivo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/06/2026

FLEXIBILIDADE DE COMBUSTÍVEIS É APOSTA DA WÄRTSILÄ PARA TRANSIÇÃO, DIZ BARBOSA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 10/06/2026 - 20:41



Gerente da empresa para América Latina destaca que motores dos Handysize da Transpetro serão preparados para adaptação a outras opções de abastecimento, conforme as decisões de descarbonização da empresa

A Wärtsilä avalia que a flexibilidade do uso de combustíveis é um diferencial para o transporte marítimo buscar atender aos desafios da transição energética, reduzindo emissões e, ao mesmo tempo, mantendo a competitividade das empresas do setor. O gerente geral de vendas para a América Latina da Wärtsilä Marine, Mario Barbosa, considera que entender e criar um

modelo de negócio, conforme o modelo de operação, é o caminho para o período de descarbonização. Ele disse que esse processo foi adotado para os motores que serão fornecidos aos quatro petroleiros classe Handysize, que serão construídos para a Transpetro no estaleiro da Ecovix em Rio Grande (RS) e comissionados no estaleiro do grupo Mac Laren, em Niterói (RJ).

Barbosa destacou que os equipamentos W32, desenvolvidos entre 2022 e 2023 na versão metanol, estão certificados e preparados para a operar com etanol e metanol, por exemplo, conforme a decisão do armador. Segundo a fabricante finlandesa, os testes com etanol nesse modelo de motor começaram em 2024 e vêm sendo bem sucedidos. Num primeiro momento, os petroleiros não devem operar efetivamente no biocombustível (etanol ou metanol), mas já será possível queimar o biobunker da Petrobras (B24), que tem sido utilizado em testes nas atuais embarcações da Transpetro.

Ele explicou que o motor pode sofrer uma conversão para metanol/etanol assim que a Transpetro precisar e achar interessante para seu negócio. Uma das garantias da Transpetro foi que as embarcações pudessem transitar para combustíveis de baixo carbono no futuro sem a necessidade de uma substituição completa do motor. "No momento em que a Transpetro e a Petrobras acharem adequado fazer a transição para etanol ou metanol etc, já estamos prontos com tecnologia para modificação que for necessária no motor", contou Barbosa à Portos e Navios.

O gerente geral de vendas da Wärtsilä na AL disse que a flexibilidade contribui para a decisão do melhor combustível pelo operador da embarcação, conforme seu modelo de negócios. "Falamos de metanol, etanol, biodiesel, biobunker (...), de amônia para outros países (...). Essa é uma questão de tentar adequar a solução à questão de sustentabilidade ambiental e econômica do negócio", comentou Barbosa.

Etanol

Ele observa que, nos últimos seis anos, aumentaram as discussões sobre o etanol no Brasil e, no exterior, elas vêm ganhando forma. Barbosa citou que, recentemente, um navio da Maersk projetado para metanol fez testes abastecido com etanol. "O mundo está acordando para essa possibilidade, o que é muito bom para a indústria da bioenergia no Brasil", defendeu Barbosa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/06/2026



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 097/2026
Página 129 de 129
Data: 11/06/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 11/06/2026