

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 0998/2026
Data: 15/06/2026

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
INCÊNDIO NA ULTRACARGO LEVOU PORTO DE SANTOS A REFORÇAR PROTOCOLOS E INTEGRAÇÃO CONTRA EMERGÊNCIAS NO LITORAL DE SP	4
ASCENSÃO LOGÍSTICA DA CHINA ACENDE ALERTA PARA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA	6
NOVO CONDOMÍNIO LOGÍSTICO DE CAMINHÕES SERÁ CONSTRUÍDO EM SANTOS; LICITAÇÃO TEM PEDIDO DE ANULAÇÃO NO LITORAL DE SP	9
DIVERSIDADE IMPULSIONA INOVAÇÃO E RESULTADOS NO SETOR PORTUÁRIO, DIZ EXECUTIVA	10
GOVERNO DEVE PUBLICAR ATÉ JULHO REGRAS PARA EMBARCAÇÕES SUSTENTÁVEIS NA CABOTAGEM	12
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	15
FERTILIZANTES MAIS CAROS PELA CRISE GLOBAL ELEVAM BUSCA POR CALCÁRIO NO NORDESTE	15
APÓS 106 DIAS DE GUERRA, EUA E IRÃ DECLARAM VITÓRIA E LIBERAM ESTREITO DE ORMUZ	18
COM BAHIA E MACEIÓ NO TOPO, NORDESTE CONCENTRA 39% DO TURISMO DOMÉSTICO	19
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS	21
ANTAQ PROMOVERÁ WORKSHOP PARA DEBATER FUTURO DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO	21
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	22
MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE JI-PARANÁ (RO)	22
PORTO DE ITAQUI CONSOLIDA FORÇA DO ARCO NORTE E ENCURTA CAMINHOS PARA O MERCADO INTERNACIONAL	22
PORTO DO RECIFE RECEBE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA, RENOVAÇÃO DA GESTÃO E NOVO ESPAÇO DE MEMÓRIA PORTUÁRIA	24
CAMINHOS DO MAR: O PROTAGONISMO PORTUÁRIO APORTA DE VOLTA EM ITAJAÍ	25
PORTO DE SUAPE TEM O PRIMEIRO TERMINAL DE CONTÊINERES 100% ELETRIFICADO DA AMÉRICA LATINA	26
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	28
MINISTRO DOS TRANSPORTES GEORGE SANTORO ANUNCIA LICITAÇÃO DA BR-364/AC E NOVAS ENTREGAS PARA A INFRAESTRUTURA DO ACRE	28
BRASIL APRESENTA CARTEIRA BILIONÁRIA DE FERROVIAS A INVESTIDORES CHINESES E AMPLIA DIÁLOGO PARA NOVOS PROJETOS	28
BE NEWS – BRASIL EXPORT	29
EDITORIAL – ITAJAÍ NÃO PODE ESPERAR MAIS	29
A NAVEGAÇÃO ENTRE O MAR E O ROCHEDO	31
POLÍTICA - TSE NEGA PEDIDO PARA BARRAR FILME SOBRE BOLSONARO	33
NACIONAL - HUB – CURTAS - VALOR DO PETRÓLEO BRENT CAI APÓS ACORDO ENTRE EUA E IRÃ	34
<i>Acordo anunciado, preço do petróleo em queda</i>	34
<i>“Deixem o petróleo fluir”</i>	34
<i>Transporte rodoviário</i>	34
<i>Consulta centralizada</i>	34
<i>TAP, 60 anos</i>	34
POLÍTICA - PRODUTORA USOU EM FILME VERBA DE FUNDO LIGADO A EDUARDO BOLSONARO	34
POLÍTICA - EX-DEPUTADO QUER ROMPIMENTO COM NOVO	36
POLÍTICA - RENAN SANTOS SE DIZ VIÁVEL, ATACA FLÁVIO E ACENA A CAIADO	36
POLÍTICA - EX-GOVERNADOR NÃO QUER ANTECIPAR SUA CHAPA	37
POLÍTICA - ALVO DA PF NO CASO MASTER, CIRO VAI REPRESENTAR O BRASIL NA ONU	38
POLÍTICA - DEEPFAKES: PGR ANUNCIA MAIS VIGILÂNCIA	39
POLÍTICA - COM VETOS, LULA SANCIONA NOVO MARCO DO TRANSPORTE PÚBLICO	39
POLÍTICA - G7: PRESIDENTE EMBARCA PARA A FRANÇA	41
TRANSPORTES - PORTOS - “O MAIOR DESAFIO DOS GRANÉIS LÍQUIDOS ESTÁ NO LAST MILE”	41
TRANSPORTES - PORTOS - GOVERNO AVANÇA NA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE ITAJAÍ	44
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SÃO SEBASTIÃO INVESTIRÁ R\$ 5,29 MILHÕES EM PROGRAMAS AMBIENTAIS	44
TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - A FORÇA DOS CRUZEIROS MOVIMENTA SANTOS E AMPLIA OPORTUNIDADES	45
TRANSPORTES - PORTOS - SAI INICIA TESTES DE PEDÁGIO ELETRÔNICO SEM CANCELAS	47
TRANSPORTES – RODOVIAS - PARANÁ SE APROXIMA DE MIL QUILOMETROS DE RODOVIAS PAVIMENTADAS EM CONCRETO	47
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - COLISÃO ENTRE HELICÓPTEROS DEIXA SEIS MORTOS NO RIO DE JANEIRO	48



TRANSPORTES - AVIAÇÃO - ANAC APROVA TRANSFERÊNCIA DE 20 AEROPORTOS DA MOTIVA PARA GRUPO MEXICANO ...	49
ENERGIA - CONSUMO DE ENERGIA NO BRASIL CAI QUASE 7% DURANTE JOGO DA SELEÇÃO	50
ENERGIA - ALTA TARIFÁRIA DEVE TER MÉDIA DE 8,6%.....	51
BE JOB - OPINIÃO - GESTÃO - O BRASIL QUE NINGUÉM MEDE.....	51
JUSTIÇA - DEFENSORIA PEDE ADIAMENTO DO JULGAMENTO DE EDUARDO BOLSONARO	53
JUSTIÇA - ADVOGADO É CONDENADO POR DESVIOS	54
INTERNACIONAL - FIM DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO! EUA E IRÃ CONFIRMAM ACORDO	55
INTERNACIONAL - EM GAZA, NADA MUDOU: 73 MIL MORTOS.....	56

JORNAL O GLOBO - RJ..... 57

PREÇOS DO PETRÓLEO DESPENCAM, E BOLSAS GLOBAIS SOBEM APÓS ACORDO ENTRE IRÃ E EUA	57
SERVIDORES DO IBGE ALERTAM SOBRE MUDANÇAS QUE PODEM POR EM RISCO CONTROLE SOBRE DADOS SIGILOSOS DE CIDADÃOS E EMPRESAS	58
SENADO TERÁ SESSÕES REMOTAS E PAUTA ESVAZIADA ENQUANTO VOTAÇÃO DA PEC 6X1 SEGUE INDEFINIDA	59
RETOMADA DE TARIFAÇÃO DE TRUMP ATINGIRIA 35,2% DAS EXPORTAÇÕES DO BRASIL PARA OS EUA, ESTIMA CNI	60
MAIS DE 600 NAVIOS AGUARDAM 'LUZ VERDE' PARA CRUZAR O ESTREITO DE ORMUZ APÓS ACORDO ENTRE EUA E IRÃ.....	62

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 62

RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS RURAIS VAI CUSTAR R\$ 3,5 BI POR ANO EM ESTIMATIVA CONSERVADORA, DIZ LUPION.....	62
NOVAS TARIFAS DOS EUA PODEM IMPACTAR MAIS DE UM TERÇO DAS EXPORTAÇÕES DO BRASIL EM ATÉ 37,5%	65
OPINIÃO - SE CONFIRMADO, FIM DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO TAMBÉM BENEFICIARÁ CONSUMIDOR BRASILEIRO	66
LIÇÃO MEXICANA: DÍVIDA CRESCENTE E RIGIDEZ FISCAL MANTÊM BRASIL SOB ALERTA DAS AGÊNCIAS DE RISCO.....	67

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 70

EXCLUSIVO: IG4 FAZ OFERTA POR CRÉDITOS DETIDOS POR CREDORES DA RAÍZEN	70
BRASKEM VIRA RÉ EM AÇÃO SOBRE AFUNDAMENTO DE SOLO EM MACEIÓ	71
EXCLUSIVO: IG4 FAZ OFERTA POR CRÉDITOS DETIDOS POR CREDORES DA RAÍZEN	72
FLUXO DE NAVIOS EM ORMUZ PODE LEVAR SEMANAS PARA SER NORMALIZADO, DIZEM ANALISTAS.....	73
VENDA DE MINERADORA NA BAHIA ESTÁ NA RETA FINAL.....	75

FOLHA DE SÃO PAULO - SP..... 77

ACORDO PARA REABRIR HORMUZ DÁ INÍCIO A LONGO ESFORÇO PARA ALIVIAR CRISE ENERGÉTICA	77
TRUMP DIZ QUE ESTREITO DE HORMUZ ESTÁ ABERTO, ENQUANTO IRÃ PROMETE COBRAR TAXAS	78

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 79

SETOR DE CONTÊINERES TEM MUITO APETITE DE INVESTIMENTOS, AFIRMA MOREL	79
APS OBTÉM LICENÇA DO IBAMA PARA DERROGAGEM EM TRÊS PONTOS DO CANAL DE NAVEGAÇÃO DE SANTOS	80
ALCKMIN PROMETE AGILIZAR CONEXÃO DE SUAPE À TRANSNORDESTINA	81
NAVEGAÇÃO GUARITA CONTRIBUI PARA AMPLIAÇÃO DA LOGÍSTICA HIDROVIÁRIA DA REFAP	82
DEBATE SOBRE CONCESSÃO E GOVERNANÇA DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ REÚNE CINCO PAÍSES EM BUENOS AIRES ...	82
BRASIL, NORUEGA E PAÍSES BAIXOS AVANÇAM EM CORREDOR MARÍTIMO VERDE ENTRE AMÉRICA DO SUL E EUROPA.....	83
PORTO DO RECIFE RECEBERÁ R\$ 115 MILHÕES PARA DRAGAGEM E MODERNIZAÇÃO DE DEFENSAS	84
APS FIRMA CONTRATO PARA CONDOMÍNIO LOGÍSTICO PREVENDO DEMANDAS DO TECON 10.....	85
CONAB ESTIMA PRODUÇÃO DE GRÃOS EM 358,6 MILHÕES DE TONELADAS NA SAFRA 2025/26	86
ARTIGO - O POTENCIAL DA NAVEGAÇÃO DE BAIXO CARBONO: COMO A CABOTAGEM PODE SER UM DIFERENCIAL COMPETITIVO PARA A INDÚSTRIA NACIONAL	87
SEGUNDA ETAPA DO NOVO TERMINAL DE SUAPE DEMANDARÁ US\$ 50 MILHÕES	89

MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 89

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	89
--	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

INCÊNDIO NA ULTRACARGO LEVOU PORTO DE SANTOS A REFORÇAR PROTOCOLOS E INTEGRAÇÃO CONTRA EMERGÊNCIAS NO LITORAL DE SP

Após tragédia de 2015, planos de resposta foram ampliados com novos treinamentos, simulados e articulação entre órgãos

Por Ted Sartori 14 de junho de 2026



Após incêndio na Ultracargo, além da maior integração no combate a incêndios no Porto de Santos, aumentaram as exigências de segurança operacional, ambiental e de emergência (Arquivo/ Carlos Nogueira/ AT)

A imagem das chamas na empresa Ultracargo, na Alemoa, em Santos, no litoral de São Paulo, ainda povoa a mente dos santistas. Era abril de 2015. Um erro nas tubulações de sucção e descarga provocou a explosão de uma válvula, gerando um incêndio em seis tanques de combustíveis, queimando 40 milhões de litros.

Foram oito dias para os bombeiros apagarem o fogo, iniciado no dia 2. Foram 8 bilhões de litros de água do mar e 426 mil litros de espuma especial gelatinosa (cold fire). A Cetesb classificou como a maior tragédia do tipo na história do Brasil.

Como resultado do incêndio, além dos prejuízos à natureza, com a morte de sete toneladas de peixes, ficou a necessidade de aperfeiçoamento da união entre empresas e órgãos de resposta a emergências.

“Essa integração evoluiu de forma significativa. Na época do incêndio, existia cooperação, porém muitos processos ainda eram menos integrados, com limitações de comunicação operacional, compartilhamento de recursos e sem padronização dos protocolos”, relembra o coordenador-geral do Plano de Ajuda Mútua (PAM) do Porto de Santos, Evandro Santos Lourenço, que assumiu o cargo depois do ocorrido.

Coordenador e integrador

A Autoridade Portuária de Santos (APS) coordena as ações emergenciais dentro do Porto, com articulação entre terminais, acionamento de planos de emergência, suporte operacional por intermédio da brigada da Guarda Portuária e interface com órgãos externos, como Corpo de Bombeiros, Marinha, Defesa Civil e Cetesb.

“Foram realizados ajustes na gestão do atendimento a emergências, sendo implantados novos protocolos, proporcionando uma melhor integração e cooperação entre os órgãos intervenientes, tornando o plano de emergência bem mais estruturado. Passaram a ser realizadas novas modalidades de simulados de emergências com base nos riscos envolvendo produtos específicos, como nitrato de amônia, e emergências químicas”, detalha Lourenço.

Além disso, segundo o coordenador-geral do PAM, são realizados treinamentos de acionamento de emergência e radiocomunicação integrada com os órgãos públicos e visitas técnicas nas empresas em conjunto com o Corpo de Bombeiros, visando a conhecer a planta das companhias, riscos e recursos disponíveis para emergências.



A APS possui dois caminhões de combate a incêndio utilizados pela Brigada da Guarda Portuária, duas lanchas, veículos e efetivo operacionais, atuando no controle de acesso, tráfego e segurança patrimonial do Porto.

“A APS também coordena o Plano de Área do Porto de Santos e Região (PAPS), voltado à área ambiental, mantendo atendimento emergencial 24 horas e promovendo ações preventivas, auditorias, simulados e atualização de protocolos operacionais”, diz Lourenço.

Exigências de segurança aumentaram

Além da maior integração no combate a incêndios no Porto de Santos, aumentaram as exigências de segurança operacional, ambiental e de emergência por parte dos órgãos fiscalizadores.

“Passou-se a exigir: revisão dos planos de emergência, atualização de análises de risco, simulados mais frequentes (há cerca de três por semana), comprovação de capacidade de resposta, integração efetiva com o Plano de Ajuda Mútua (PAM), adequações às normas do Corpo de Bombeiros, melhorias em contenção ambiental e rastreabilidade de manutenção dos sistemas críticos”, lista o coordenador-geral do PAM do Porto de Santos, Evandro Santos Lourenço.

Ele acrescenta que também aumentou a ação regulatória da Cetesb, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Corpo de Bombeiros e órgãos ambientais nos terminais.

“Tanto os decretos de segurança contra incêndios quanto as instruções técnicas passaram por atualizações em 2018 e no ano passado”, afirma, em nota, o Corpo de Bombeiros.

Os terminais ainda passaram por adaptações estruturais e tecnológicas, lembra o coordenador-geral do Plano de Ajuda Mútua do Porto de Santos.

“Após o ocorrido, as empresas, principalmente as sinistradas, iniciaram investimentos em novos equipamentos, sistema de combate ao incêndio, revisão dos processos de trabalho e implantação de novas tecnologias nas operações”, revela.

“De um modo geral, a cada ampliação, os terminais precisam atender às normas vigentes”, acrescenta o Corpo de Bombeiros.

Fiscalizações

Lourenço afirma que a APS ampliou o número de fiscalizações e inspeções nas operações e instalações portuárias. Dentre as práticas, inclui-se a realização de auditorias, fiscalizações preventivas, inspeções integradas e monitoramento contínuo, focando no atendimento das legislações pertinentes à segurança, saúde e meio ambiente.

O Corpo de Bombeiros recorda que o processo de fiscalização ganhou novos contornos em 2024, permitindo que o agente fiscalizador possa verificar a qualquer momento se as medidas de segurança contra incêndio estão sendo atendidas.

“Isso pode ser originado por solicitação do proprietário, responsável pelo uso, pela obra ou responsável técnico, requisição de autoridade competente, planejamento periódico e contínuo do Corpo de Bombeiros, atendimento a operações sazonais e áreas de interesse ou denúncia fundamentada”, lista.

“Como todo processo sancionatório, a fiscalização confere ao fiscalizado o direito ao contraditório e à ampla defesa, sujeitando-o às sanções de advertência escrita, multa e cassação da Licença do Corpo de Bombeiros”, finaliza.

Sistemas otimizados nos terminais

Após o incêndio na Ultracargo, houve mudanças muito importantes nos sistemas de combate ao fogo dos terminais portuários.

Entre as principais melhorias, destacam-se a modernização dos sistemas fixos de combate a incêndio, ampliação da capacidade de resfriamento de tanques, automação de detecção e alarme, monitoramento por câmeras térmicas, reforço das redes hidráulicas e redundância de bombeamento.

Também houve integração dos sistemas de emergência entre empresas vizinhas, revisão de distâncias de segurança e bacias de contenção, aumento dos treinamentos práticos e simulados integrados.

“Além disso, a ocorrência evidenciou a necessidade de combate defensivo prolongado para incêndios em tanques de combustíveis, impulsionando revisão de procedimentos alinhados às normas internacionais, especialmente referências da NFPA (National Fire Protection Association), dos Estados Unidos”, completa o coordenador-geral do Plano de Ajuda Mútua (PAM) do Porto de Santos, Evandro Santos Lourenço.

Riscos permanecem

Embora o Porto de Santos esteja atualmente mais preparado do que em 2015, em razão do amadurecimento técnico, operacional e institucional, os riscos permanecem, lembra Evandro.

“Isso acontece devido à própria natureza das operações portuárias: movimentação de combustíveis, produtos químicos, gases, grãos inflamáveis e grande fluxo logístico. O diferencial atual é que existe maior capacidade de resposta integrada, monitoramento preventivo, comunicação entre agências e mobilização rápida de recursos. Ainda assim, em ambientes portuários complexos, o risco precisa ser permanentemente monitorado e gerenciado”, argumenta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/06/2026

ASCENSÃO LOGÍSTICA DA CHINA ACENDE ALERTA PARA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA

Missão internacional aponta riscos para a competitividade brasileira diante da automação portuária chinesa e da busca por novos fornecedores globais

Por Maxwell Rodrigues 14 de junho de 2026



(Imagem gerada por IA)

As impressões colhidas na Missão Internacional Porto & Mar 2026, organizada pelo Grupo Tribuna no mês passado, revelam que a disparidade tecnológica e operacional entre os complexos portuários asiáticos e a infraestrutura brasileira não é apenas um gargalo logístico, mas um risco estratégico real para o futuro econômico do Brasil.

As visitas técnicas evidenciaram o papel central da China como centro da maior transformação tecnológica e logística do planeta. Enquanto o Brasil discute projetos de dragagem

de aprofundamento a passos lentos, os portos chineses operam em um ecossistema de automação total por inteligência artificial (IA) e redes privadas 5G.

Para compreender a diferença de escala, basta analisar o volume de contêineres e a agilidade nas operações:

- Porto de Xangai (China): movimenta mais de 47 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano, liderando o ranking mundial absoluto.
- Porto de Ningbo-Zhoushan (China): ultrapassa a marca de 1,2 bilhão de toneladas de carga bruta movimentadas anualmente.



- Porto de Santos: apesar de ser o maior complexo da América Latina, encerrou com marcas históricas que giram em torno de 5 a 6 milhões de TEU e cerca de 170 milhões de toneladas de carga.

O atraso brasileiro é acentuado pelos longos tempos de espera para atracação, burocracia aduaneira e carência de ferrovias de alta capacidade (gargalo que encarece o frete interno). Na China, terminais de contêineres funcionam de forma 100% autônoma, onde pontes rolantes e veículos guiados automaticamente (AGVs) carregam navios sem interferência humana direta.

O domínio econômico e logístico do país asiático não ocorreu por acaso e se baseia em dois pilares principais:

1. - Poder industrial centralizado: o país se consolidou como a “fábrica do mundo”, verticalizando desde a extração de matérias-primas até a manufatura avançada e fabricação de navios porta-contêineres gigantes.
2. - A nova Rota da Seda: a China implementou uma estratégia agressiva de financiamento e operação de infraestruturas logísticas globais. O país comprou, construiu ou passou a gerenciar mais de 30 portos ativos na América Latina e centenas pelo mundo (como Pireu, na Grécia, e Gwadar, no Paquistão), garantindo que suas linhas de suprimento e escoamento nunca sejam interrompidas.

Historicamente, o Porto de Santos concentrou o maior volume do comércio exterior brasileiro. No entanto, o cenário para os próximos anos aponta para uma descentralização forçada pela própria China. Empresas estatais chinesas têm injetado bilhões de dólares em infraestrutura e energia renovável na Região Nordeste do Brasil. Os aportes incluem a construção de novos terminais portuários privados, ferrovias regionais e indústrias automotivas e tecnológicas na Bahia, no Ceará e em Pernambuco.

Por que Santos corre riscos?

- **Profundidade limitada:** Santos sofre com a falta de dragagem perene para atingir calados superiores a 16 metros, o que impede a recepção plena das novas gerações de navios megamax carregados ao limite.
- **Gargalos de acesso:** os acessos rodoviários e ferroviários à Baixada Santista estão próximos da saturação estrutural.
- **Competição geopolítica:** com os investimentos chineses no Nordeste e o início das operações de megaportos controlados por Pequim na América do Sul — como o emblemático Porto de Chancay, no Peru —, parte significativa das commodities agrícolas e minerais do Centro-Oeste brasileiro pode migrar para essas novas rotas, ignorando o Porto de Santos.

A estratégia chinesa mais contundente e silenciosa contra o agronegócio brasileiro ocorre na África. Pequim financiou e construiu dezenas de portos modernos, ferrovias e cinturões agrícolas em nações africanas (como Angola, Moçambique, Nigéria e Quênia). O objetivo claro é criar polos alternativos de fornecimento de commodities agrícolas (soja, milho e algodão) e minerais.

A distância marítima pesa drasticamente a favor do continente africano quando comparada ao Brasil:

- **Rota China-África Oriental:** a distância marítima de portos como Mombaça (Quênia) ou Dar es Salaam (Tanzânia) até os portos chineses é de aproximadamente 5,5 mil a 6,5 mil milhas náuticas.
- **Rota China-Brasil (Santos):** a viagem marítima exige cruzar o Atlântico e contornar o Cabo da Boa Esperança ou passar pelo canal de Panamá, somando entre 11 mil e 12 mil milhas náuticas.

Por estar localizada na metade da distância, a África oferece um frete marítimo muito mais barato e rápido para o mercado asiático. À medida que os investimentos chineses elevarem a produtividade do solo africano e consolidarem a infraestrutura local, a China reduzirá gradualmente sua dependência histórica dos grãos e minérios brasileiros.

O Brasil encontra-se em uma encruzilhada de competitividade. Se o país mantiver o ritmo lento de concessões, desburocratização e investimentos em infraestrutura de transportes, perderá espaço no mercado internacional. O agronegócio nacional e complexos como o Porto de Santos correm o risco de sofrer uma perda crônica de rentabilidade pela ineficiência logística interna.

Como legado positivo, a comitiva do Grupo Tribuna na China formalizou acordos de cooperação técnica e institucional voltados à inovação, sustentabilidade e planejamento urbano. Para os próximos anos, o cenário exige que o Brasil absorva de imediato esses modelos asiáticos de gestão privada e automação portuária, transformando a relação com o principal parceiro comercial de uma mera dependência de exportação para uma profunda integração tecnológica.

A estratégia de longo prazo do gigante asiático na África e a busca ativa por autossuficiência alimentar representam uma mudança de paradigma que coloca em xeque a liderança histórica do agronegócio brasileiro.

Quero detalhar como essa movimentação geopolítica se estrutura, as evidências dos riscos para o Brasil e o impacto sistêmico que a perda dessa competitividade terá sobre a economia nacional e o Porto de Santos. A atuação chinesa na África deixou de ser puramente extrativista (focada em minérios e petróleo) e passou a focar fortemente na segurança alimentar e diversificação de fornecedores. Os principais pilares dessa estratégia incluem:

- **Injeção de capital direto:** durante o Fórum de Cooperação China-África, Pequim oficializou aportes bilionários (mais de R\$ 285 bilhões em pacotes de investimentos estruturais) destinados ao continente africano, incluindo assistência alimentar e modernização agrícola.
- **Controle da terra e produção:** estatais chinesas operam projetos massivos em países como Angola, onde a estatal chinesa Citic lidera um programa voltado para 100 mil hectares de terras agrícolas focados exclusivamente na produção de soja e milho para exportação direta rumo à China.
- **Transferência tecnológica de base:** a China financia dezenas de centros de demonstração tecnológica e envia centenas de especialistas agrícolas para elevar a produtividade do solo africano (savanas que possuem características climáticas e de solo muito semelhantes ao Cerrado brasileiro).

Analistas internacionais e dados de mercado indicam que o Brasil enfrenta o risco real de ser gradualmente preterido pela China. As principais fontes e indicadores de risco apontam para:

- **Diretriz de Estado (Plano Quinquenal da China):** o 15º Plano Quinquenal da China, que dita as diretrizes econômicas do país, estabelece como prioridade nacional a segurança alimentar e a redução da dependência de importações externas.
- **O alerta de US\$ 50 bilhões:** relatórios de consultorias globais de sustentabilidade e economia alertam que a nova postura da China ameaça diretamente cerca de US\$ 50 bilhões a US\$ 60 bilhões anuais em exportações do agronegócio brasileiro. O mercado estima que a perda, embora gradual, forçará ajustes severos de preços no Brasil.
- **Barreiras fitossanitárias como alavanca:** episódios recentes no mercado de grãos evidenciaram a vulnerabilidade brasileira. A China aplicou um rigor técnico sem precedentes, resultando na retenção ou devolução de cerca de 20 navios carregados de soja brasileira sob alegações de pragas ou impurezas. Esse movimento é visto por especialistas como uma demonstração prática de como Pequim pode regular o fluxo comercial e reduzir a previsibilidade de compra do Brasil quando encontrar alternativas viáveis.

Caso o Brasil perca fatias expressivas do mercado chinês para a concorrência africana (ou para acordos políticos de Pequim com os EUA), os reflexos macroeconômicos serão profundos:

- **Déficit na balança comercial:** o agronegócio é o principal motor do superávit comercial brasileiro. Sem as divisas geradas pelas commodities, o Brasil enfrentará forte desvalorização cambial (alta do dólar) e pressões inflacionárias internas.
- **Desinvestimento no campo e desemprego:** a perda de rentabilidade forçará a retração da fronteira agrícola e a redução de investimentos em biotecnologia e maquinário, impactando diretamente o PIB e os empregos gerados.
- **A armadilha da infraestrutura ociosa:** o Brasil corre o risco de concluir grandes obras logísticas planejadas (como as concessões ferroviárias da Ferrogrão) justamente em um momento de retração da demanda internacional por volume bruto.

O Porto de Santos trabalha hoje na chamada asfixia operacional, com mais de 50% a 55% de toda a sua movimentação atrelada diretamente ao agronegócio (especialmente complexo soja, milho, açúcar e café). O esgotamento do porto gera perdas logísticas estimadas em mais de US\$ 21 bilhões anuais por ineficiência e navios que deixam de atracar. Se o agronegócio brasileiro perder espaço global, o impacto em Santos é imediato.

Gigantes estatais chinesas investiram pesado em Santos (como a Cofco International, que aplicou US\$ 285 milhões em um terminal de grãos moderno para movimentar 14 milhões de toneladas por ano). Se a China redirecionar suas compras para a África, esses ativos passarão a atender mercados secundários de menor valor, reduzindo as margens de lucro de toda a cadeia logística da Baixada Santista.

Sem o volume maciço do agro, as grandes linhas de navegação mundial (armadores) tendem a reduzir a frequência de navios porta-contêineres de última geração no porto. Com menos navios, o frete marítimo para importar componentes eletrônicos ou exportar produtos industrializados paulistas se tornará muito mais caro, prejudicando toda a economia da Região Sudeste.

O cenário já não é mais de alerta e sim de desespero, mas em ano de eleição ainda estamos distraídos e o tão sonhado país do futuro continua vivendo no passado.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/06/2026

NOVO CONDOMÍNIO LOGÍSTICO DE CAMINHÕES SERÁ CONSTRUÍDO EM SANTOS; LICITAÇÃO TEM PEDIDO DE ANULAÇÃO NO LITORAL DE SP

Estrutura prevista para o Saboó terá pátio regulador, serviços a motoristas e capacidade inicial para 400 vagas

Por Ted Sartori 13 de junho de 2026



O novo condomínio de caminhões em Santos ficará na Avenida Augusto Barata, entre os bairros Alemoa e Saboó, em frente à Brasil Terminal Portuário (BTP) e ao futuro Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10 (Alexsander Ferraz/ AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) firmou contrato com o consórcio Portlog para implantação de um condomínio logístico de caminhões em Santos, no litoral de São Paulo. O documento foi assinado na noite de quinta-feira

(11).

No entanto, no último dia 5, a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec) entrou com recurso de apelação no Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3), contra o empreendimento, conforme A Tribuna divulgou nesta sexta-feira (12).

A entidade segue pedindo a anulação do edital, questionando a cessão do terreno para essa atividade. A Tribuna apurou que a APS ainda não foi notificada sobre esse recurso judicial. “A Abratec acredita que o processo licitatório é irregular e manterá esforços na esfera judicial e administrativa”, afirma, em nota, a associação.

A liminar (decisão provisória) que a Abratec havia conseguido para suspender o procedimento licitatório, logo depois da sessão pública - em dezembro do ano passado -, foi revogada em 7 de maio pela 1ª Vara Federal de Santos. Assim, o certame foi homologado na edição de 18 de maio do Diário Oficial da União.

O projeto

A área tem 242 mil metros quadrados (m²) e fica na Avenida Augusto Barata, entre os bairros Alemoa e Saboó, em frente à Brasil Terminal Portuário (BTP) e ao futuro Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, em Santos.

O local deve comportar um condomínio logístico com pátio regulador para caminhões, serviços e espaços para refeição e descanso de motoristas. O estacionamento terá capacidade inicial mínima de 400 vagas estáticas.

O empreendimento deverá ser projetado e dimensionado de forma a atender ao fluxo operacional correspondente a até 530 vagas, devendo a ampliação ocorrer gradativamente, conforme a demanda.

A APS terá 30 dias para manifestar a sua não objeção ou solicitar esclarecimentos ou modificações no Plano Básico de Implantação do consórcio Portlog. Depois, a cessionária assumirá a área e o contrato entrará em vigência.

O Portlog terá prazo de até três anos para disponibilizar a infraestrutura. A cessão será por 20 anos. O consórcio poderá cobrar pelos serviços oferecidos e deverá pagar à APS R\$ 289 mil por mês a partir do 36º mês do vínculo, pela cessão de uso onerosa do terreno.

Mais dois

Outros dois condomínios logísticos para caminhões estão previstos. Um será em Guarujá, no bairro Conceiçãozinha, no Distrito de Vicente de Carvalho, em que o ganhador, o consórcio Marlog-Petrasalis Logística, aguarda pelo fim da etapa de análise de documentação para assinar o contrato.

O outro ficaria na Ilha do Tatu, em Cubatão, mas o projeto segue envolto em polêmicas ambientais e urbanísticas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/06/2026

DIVERSIDADE IMPULSIONA INOVAÇÃO E RESULTADOS NO SETOR PORTUÁRIO, DIZ EXECUTIVA

Fabiola Stocco Baccarin defende inclusão feminina e ambientes mais diversos como diferencial competitivo para os negócios

Por Bárbara Farias 13 de junho de 2026

A diversidade é uma vantagem competitiva porque diferentes experiências e perspectivas contribuem para melhores resultados. Mas a inclusão no ambiente corporativo não acontece por acaso. Ela começa com ações como ofertas de oportunidades para ampliar a participação de profissionais de

perfis diversos. Essa é a visão da gerente executiva de Experiência do Cliente da Santos Brasil, Fabíola Stocco Baccarin. Em entrevista para A Tribuna, ela comenta a importância da diversidade e da participação feminina em um setor historicamente masculino.



Fabíola afirma que a complexidade das operações foi o que mais a desafiou e motivou no setor portuário (Divulgação)

“A diversidade acontece quando deixamos de esperar que ela surja naturalmente e passamos a agir para que ela seja uma realidade”, afirma a gerente executiva, que ingressou na Santos Brasil em 2020, sem experiência no setor portuário.

Ela própria é um exemplo dessa inclusão: uma mulher contratada para ocupar um cargo de liderança em um

segmento predominantemente masculino, mas com uma trajetória consolidada em sua área de atuação.

Na Santos Brasil, Fabíola assumiu o desafio de estruturar a área de experiência do cliente, além das áreas de relacionamento com clientes e administração comercial. Segundo ela, a experiência acumulada na gestão do relacionamento entre empresas e clientes foi o diferencial para sua contratação.

“Cuidar da experiência do cliente não significa apenas resolver problemas, mas compreender necessidades, identificar oportunidades de melhoria e construir relações de confiança. Esses princípios são universais e podem ser aplicados em qualquer setor”, ressalta.

Fabíola conta que, quando a Santos Brasil decidiu criar a área de customer experience, buscava alguém capaz de conectar as demandas dos clientes às estratégias de negócio. “Foi esse desafio que me atraiu. Desde então, além da estruturação da área, a transformação digital e a evolução da jornada dos clientes passaram a fazer parte da nossa agenda”.

A executiva afirma que a complexidade das operações foi o que mais a desafiou e motivou no setor portuário. “No Porto, cada etapa influencia diretamente a cadeia logística e qualquer variação pode gerar impactos relevantes para os negócios dos clientes. Percebi que um dos principais diferenciais competitivos é oferecer previsibilidade, com informações confiáveis, clareza nos processos e segurança para o planejamento das operações”.

Inclusão e valorização

Quanto ao aumento da participação feminina no setor, Fabíola defende que a construção de ambientes mais diversos e inclusivos depende do compromisso de todos. “Refiro-me à decisão consciente de incluir, respeitar e valorizar diferentes perspectivas. Isso envolve líderes, colegas, homens e mulheres trabalhando juntos para criar oportunidades, eliminar barreiras e reconhecer talentos pelo que realmente entregam”.

A executiva ressalta que a diversidade amplia perspectivas e melhora a qualidade das decisões. “Quando reunimos pessoas com experiências e visões diferentes, ampliamos nossa capacidade de compreender os clientes, antecipar necessidades e encontrar soluções mais inovadoras. A diversidade não é apenas uma pauta social. É uma vantagem competitiva e uma alavanca para inovação, desempenho e geração de valor”.

Fabíola também defende modelos de liderança mais colaborativos e humanos. Para ela, o setor portuário vem avançando nesse processo, com um número crescente de mulheres ocupando posições estratégicas. “Temos a oportunidade de construir lideranças que valorizem o diálogo, o desenvolvimento das pessoas, a diversidade de pensamento e o equilíbrio entre resultados e cuidado com as equipes”, afirma.

Sobre a participação feminina, a executiva destaca a necessidade de mais mulheres ocupando espaços no setor. “Cada nova profissional que ingressa abre caminho para que outras também se sintam representadas e acolhidas”.

Às mulheres interessadas no setor portuário, Fabíola deixa uma mensagem de incentivo. “Não deixem que o receio seja maior do que a vontade de crescer. O conhecimento pode ser adquirido. Eu mesma entrei sem experiência prévia no setor e precisei estudar muito para compreender esse universo. A disposição para aprender, a dedicação e a confiança na própria capacidade fazem a diferença”, resume.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/06/2026

GOVERNO DEVE PUBLICAR ATÉ JULHO REGRAS PARA EMBARCAÇÕES SUSTENTÁVEIS NA CABOTAGEM

Portaria do BR do Mar prevê sistema de pontuação, incentivos ambientais e exigências voltadas às embarcações

Por Bárbara Farias 13 de junho de 2026



Objetivo do BR do Mar é ampliar a oferta de embarcações e estimular o crescimento da cabotagem no País (Vanessa Rodrigues/AT)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), pretende publicar até julho a portaria que estabelece critérios e diretrizes para embarcações sustentáveis na cabotagem. A medida é fundamental para o avanço do modal no Brasil e está sendo estruturada em conjunto com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic).

A portaria promoverá algumas mudanças no Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, conhecido como BR do Mar. Ele foi instituído por meio da Lei Federal 14.301/2022 e regulamentado pelo Decreto Presidencial 12.555/2025.

Em entrevista para A Tribuna, o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, disse que o texto está em fase final de análise após consulta pública realizada entre novembro de 2025 e janeiro deste ano, que recebeu mais de 225 contribuições do mercado.

“A nossa expectativa é concluir a regulamentação até o final de julho. Está faltando só essa portaria de embarcações sustentáveis”, afirmou Burlier.

A intenção, de acordo com ele, é criar uma regulamentação flexível para acompanhar a evolução tecnológica mundial sem comprometer a competitividade da cabotagem brasileira. “A gente quer sair com uma portaria eficaz, eficiente e menos burocrática”.

O secretário afirmou ainda que a proposta é revisar as regras a cada quatro anos. “A pontuação mínima para classificação de embarcação sustentável deverá aumentar gradualmente ao longo do tempo, acompanhando a maturidade tecnológica do setor”.

Ele ressaltou que uma das medidas já definidas e que atende ao pedido do mercado é concentrar os critérios nas embarcações e não nas Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs). “O setor falou fortemente que os critérios devem recair apenas sobre a embarcação”, pontuou.

Para o diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, as exigências de um navio sustentável devem recair apenas sobre o navio, não às empresas de navegação, uma vez que as empresas têm a sua administração. “O navio é que tem que ser sustentável”, declarou.



Exigência de que o navio precise atender a uma regra do coeficiente de emissão de carbono penaliza rotas curtas, afirma a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Vanessa Rodrigues/AT)

Adequações

Burlier esclareceu que os contratos já vigentes não serão afetados pelas novas regras. “As exigências previstas na portaria deverão valer apenas para novos contratos firmados após a publicação do texto”, enfatizou.

Segundo o secretário, a principal diretriz do BR do Mar permanece a mesma desde a criação da lei, em 2022, que é ampliar a oferta de embarcações e estimular o crescimento da cabotagem no País.

“Para isso, o Governo Federal busca equilibrar expansão do setor, segurança jurídica, sustentabilidade e competitividade. A gente tem um potencial gigantesco. A tendência é gerar mais competição, reduzir o custo do frete e Custo Brasil”.

O secretário explicou que a lógica da regulamentação foi construída para incentivar a entrada de novas embarcações estrangeiras no mercado brasileiro, desde que atendam requisitos mínimos de sustentabilidade ambiental e social.

“A gente quer incentivar a vinda de embarcações quando necessário for, mas que não seja qualquer tipo de embarcação”.

Critérios

A coordenadora-geral de Navegação Marítima da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, Bruna Roncel, disse que a portaria estabelecerá “critérios obrigatórios e desejáveis, que funcionarão por sistema de pontuação”.

Entre os requisitos obrigatórios estão a ausência de sanções ambientais e trabalhistas transitadas em julgado, utilização mínima de dois terços de tripulação brasileira, certificações da Marinha, índices internacionais de eficiência energética e sistemas de gerenciamento de água de lastro. Já os critérios desejáveis funcionarão como incentivo para adoção de tecnologias mais limpas. “São estímulos para que a empresa possa investir nesses tipos de tecnologia”, afirmou.

Foco em combustíveis menos poluentes

O texto da portaria também prevê soluções ligadas ao uso de combustíveis menos poluentes e sistemas dual-fuel, capazes de operar com mais de um tipo de combustível, mas, de acordo com o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, essas são questões flexíveis.

“Hoje não é possível cravar qual será o combustível efetivo do futuro para a navegação, por isso, trabalhamos com diferentes possibilidades de transição energética. Pode ser que sejam vários combustíveis, não apenas um”, afirmou.

Já o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, pontuou que, em relação ao Índice de Intensidade de Carbono (CII), o modelo inicialmente discutido poderia prejudicar operações de curta distância.



“A exigência de que o navio atenda uma regra do coeficiente de emissão de carbono penaliza rotas curtas. Uma linha Vitória-Santos poderia perder competitividade caso as regras fossem aplicadas sem adaptação à realidade do País. “Isso parece ter sido entendido”, afirmou.

A Abac colaborou com a consulta pública.

“Conseguimos colocar que algumas exigências da Convenção de Hong Kong sobre reciclagem e reparos sendo feitos aqui no Brasil fossem suprimidos para que realmente haja competitividade e atratividade para que as empresas possam aumentar sua frota operando aqui na cabotagem”, disse Resano.

Já em relação às mudanças relativas ao afretamento a casco nu (quando o navio é entregue sem tripulação ou insumos operacionais), Resano comentou que “elas favorecem os armadores, possibilitando o aumento de frota para atender qualquer demanda”.

Ampliação de navios e empresas

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou que, em 2019, 84 embarcações operavam cabotagem no Brasil, sendo 71 próprias e 13 afretadas a casco nu, operadas por 12 empresas brasileiras. Após a Lei Federal 14.301/2022 (BR do Mar) entrar em vigor, o governo estima que 16 novos navios e três novas empresas de navegação começaram a operar no transporte marítimo costeiro.

Já dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apontam crescimento de 8,7% em todos os segmentos da cabotagem e de 34% no transporte de contêineres desde a edição do BR do Mar.

“O impacto já é positivo, mas a gente pretende ainda mais agora com a edição da portaria, porque a medida irá gerar mais previsibilidade e mais segurança jurídica para todo o setor”, concluiu Otto Luiz Burlier.

Especialista em Direito Marítimo e Portuário e ex-presidente da Comissão de Direito Marítimo, Aduaneiro e Portuário da OAB-Santos, o advogado João Paulo Braun avalia que a portaria, ao criar critérios objetivos para embarcações sustentáveis, está alinhada a uma tendência internacional de descarbonização do transporte marítimo.

“A minuta demonstra uma preocupação relevante em aproximar o Brasil das diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO) e em criar parâmetros mais claros para a cabotagem. Isso, em tese, pode contribuir para maior previsibilidade regulatória no longo prazo”.

Ainda de acordo com ele, “por outro lado, é natural que uma norma com esse grau de ambição técnica gere debates sobre sua operacionalização prática, com um número elevado de critérios, certificações, metas progressivas e requisitos documentais. Também me parece importante que os critérios, embora inspirados e orientados pelas diretrizes da IMO, sejam aderentes à realidade brasileira, tanto do ponto de vista operacional quanto econômico e de infraestrutura. O transporte marítimo vive um momento de transição tecnológica global, e parte dessas soluções ainda está em consolidação”, observou Braun.

Para o especialista, “o desafio talvez seja justamente encontrar um ponto de equilíbrio: criar incentivos reais à sustentabilidade sem gerar um ambiente excessivamente burocrático ou que, na prática, acabe dificultando a expansão da cabotagem e os investimentos no setor, especialmente porque a segurança jurídica, nesse tipo de atividade, está muito ligada à viabilidade prática e à exequibilidade das normas”.

Braun interpretou ainda que “a própria previsão de revisões periódicas da portaria me parece indicar que o governo reconhece que esse é um tema em evolução e que provavelmente demandará ajustes”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/06/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

FERTILIZANTES MAIS CAROS PELA CRISE GLOBAL ELEVAM BUSCA POR CALCÁRIO NO NORDESTE

Com alta de insumos importados, produtores do Matopiba recorrem ao calcário agrícola nacional para corrigir solo e melhorar eficiência de adubos

Por Edward Pena



Polo gesseiro do Araripe, em Pernambuco, é o maior do país e responde por 70% produção de calcário agrícola. Empresas começaram a testar envio de cargas pelo trecho já concluído da Transnordestina. Foto: Fiepe/Divulgação

A restrição internacional na oferta de nutrientes, provocada nos últimos meses pela crise geopolítica no Oriente Médio, gerou um impacto direto no bolso do produtor rural brasileiro. De acordo com especialistas do setor, o cenário de incerteza causou um salto expressivo nos preços dos fertilizantes no mercado nacional. Diante dos custos de produção inflacionados no campo, agricultores começaram a intensificar a busca pelo calcário agrícola como alternativa estratégica para otimizar os investimentos na lavoura.

Segundo com dados técnicos da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) e do Sindicato da Indústria de Mineração de Calcário, Cal e Gesso no Estado da Bahia (Sindical-BA), o fenômeno se explica pela dinâmica técnica do solo. Entidades do segmento explicam que o uso do calcário eleva o aproveitamento dos nutrientes que já estão presentes na terra ou que são aplicados por meio dos adubos tradicionais.

Em termos práticos, conforme apontam pesquisas da Embrapa, a calagem (nome dado ao processo de aplicação desse minério) torna a adubação muito mais rentável para o produtor, permitindo que as plantas absorvam melhor as substâncias necessárias para o seu desenvolvimento.

A análise do Sindical-BA destaca que o Brasil possui uma vantagem estrutural importante nesse cenário de instabilidade global. O sindicato aponta que o país é totalmente autossuficiente na produção de calcário agrícola, o que blinda o insumo das oscilações do mercado externo e da dependência de rotas internacionais de importação. No entanto, o avanço da demanda expõe realidades e gargalos estruturais distintos entre os estados que compõem o Matopiba, a principal fronteira agrícola do Norte e Nordeste.



Avanço da demanda por calcário agrícola expõe realidades e gargalos estruturais distintos entre os estados que compõem o Matopiba, a principal fronteira agrícola do Norte e Nordeste. Foto: Giovani Faé/Embrapa

O protagonismo da estrutura baiana

Na Bahia, a cadeia produtiva do minério já opera em patamares consolidados. Ainda segundo o Sindical-BA, dados da Associação Brasileira dos Produtores de Calcário Agrícola (Abracal) apontam que o estado responde por aproximadamente 15% a 20% de toda a demanda de corretivos de solo da região Nordeste.

A extração e o beneficiamento estão concentrados em municípios estratégicos do oeste baiano, como Santa Maria da Vitória, Ibotirama e São Desidério, que garantem a logística para as grandes áreas de cultivo. A produção estadual baiana, ressaltam as entidades, alcança a marca de 1,2 milhão de toneladas anuais para o atendimento do mercado interno, necessitando apenas de pequenas importações complementares de Minas Gerais.

O presidente do Sindical-BA, Sérgio Pedreira de Oliveira, reforça a importância do insumo como base para a atividade no campo. “O calcário agrícola é considerado o ‘alicerce’ da agricultura moderna. O uso de calcário em maior quantidade, como uma estratégia para corrigir a acidez do solo e aumentar a eficiência dos adubos que estão mais caros”, diz.

Com o encarecimento dos preços dos fertilizantes, especialmente os nitrogenados, como a uréia, devido à guerra no Irã, especialistas recomendam uma atuação mais firme na correção da terra.



Extração de calcário agrícola vem crescendo em todo o mundo em virtude da crise de falta de fertilizantes para a toda a cadeia produtiva. Foto: Shutterstock

Gargalos logísticos e frete no Piauí

Se a Bahia está consolidada, os relatórios da Federação das Indústrias do Estado do Piauí (Fiepi) revelam que o estado enfrenta um cenário de produção local restrita e forte dependência de fatores logísticos. Segundo

a Fiepi, o ritmo atual de extração piauiense é limitado e concentrado em empresas como a Calpi, em Santa Filomena, e na Usina de Calcário Icarai, em José de Freitas. As capacidades instaladas dessas unidades individuais são baixas, ficando na casa de dezenas a poucas centenas de milhares de toneladas por ano.

Para tentar mudar esse panorama e adicionar capacidade local, novos investimentos começam a surgir na Região de Processamento de Exportação (ZPE) de Parnaíba. A Fiepi acrescenta que, em novembro de 2025, a Agência Nacional de Mineração (ANM) autorizou a MBF Fertilizantes a extrair até 80 mil toneladas anuais de calcário marinho no litoral do estado.

O projeto mapeado pela federação prevê aportes acima de R\$ 220 milhões com foco em fertilizantes de alto desempenho. Apesar de os novos projetos mitigarem os riscos de desabastecimento a médio prazo, os estudos de frete e logística da Fiepi apontam que o grande vilão do produtor piauiense é o transporte.

Por ser um insumo volumoso e de baixo valor unitário, as análises da federação mostram que o frete rodoviário representa uma fatia que varia de 40% a 60% do custo final do calcário posto na fazenda. Segundo a instituição, a malha viária deficiente e o déficit de armazenagem no interior encarecem o produto e reduzem sua competitividade frente aos vizinhos.

O gerente corporativo da área Internacional e Mercado do Sistema Fiepi, Islano Marques, avalia que o estado se encontra em uma janela de oportunidade, mas ainda precisa vencer barreiras internas de infraestrutura.

“O Piauí tem potencial crescente como fornecedor regional, impulsionado por Matopiba e projetos como MBF, mas enfrenta desafios logísticos e escala limitada frente a Bahia/MG. A crise internacional

é uma janela de oportunidade, com governo estadual mais ativo em incentivos e mapeamento mineral”, avalia.

Apagão de dados e alternativas no Maranhão

No Maranhão, o cenário ganha contornos de incerteza em relação aos números da indústria. De acordo com dados levantados pelo Observatório da Indústria da Federação das Indústrias do Estado do Maranhão (Fiema), o estado abriga polos consumidores vorazes no Cerrado, mas não possui um controle claro sobre o que extrai de suas jazidas. O economista da Fiema, Carlos Eduardo Campos, confirma essa lacuna técnica que dificulta o planejamento do setor. “Em relação à produção de calcário no Maranhão, informamos que não se encontram dados abertos e confiáveis sobre a produção no estado”, informa.

Para driblar a distância dos centros produtores e o alto custo do transporte do calcário tradicional, os relatórios da Embrapa apontam que alguns agricultores maranhenses começaram a adotar soluções caseiras. Em algumas regiões mapeadas pelo órgão de pesquisa, os produtores utilizam o pó de basalto como complemento na lavoura.

A técnica, conhecida como rochagem, funciona como fonte de liberação lenta, mas a Embrapa ressalva que ela exige a aplicação de grandes volumes de toneladas por hectare devido ao seu perfil de ação demorado.



Novo calcário nanoestruturado desenvolvido pela Embrapa corrige a acidez do solo, reduz perdas causadas pelo vento e pela umidade, além de incorporar nutrientes essenciais para culturas como soja, milho, café, algodão e cana-de-açúcar.
Foto: Valter Campanato/Agência Brasil

O impacto técnico nas pesquisas

A urgência econômica para escapar dos preços dos fertilizantes importados gerou um sinal de alerta nos órgãos de pesquisa. De acordo com o Observatório

da Indústria da Fiema, com base em dados do Comex Stat, sistema oficial do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) para consulta e extração de dados públicos do comércio exterior brasileiro, as compras de fosfato registraram salto de 612% de janeiro a março de 2026.

Levantamentos da Embrapa indicam que cerca de 70% dos solos brasileiros são naturalmente ácidos. No Cerrado do sul do Maranhão (Balsas) e do sudoeste do Piauí (Uruçuí), as análises da Embrapa constataam que o pH da terra em água é frequentemente menor que 5,0, com saturação por alumínio tóxico acima de 40%.

O pesquisador de fertilidade do solo da Embrapa Semiárido, Neri Marcante, explica que corrigir essa acidez de forma equilibrada liberta o potencial produtivo da região.

“Ao elevar o pH do solo para a faixa de 5,5 a 6,5 por meio da calagem, ocorrerá a liberação de sítios de adsorção da CTC, reduzirá a fixação de P e potencializará a nitrificação, aumentando a disponibilidade de nutrientes sem o acréscimo de grandes quantidades de fertilizantes”, detalha.

“Do ponto de vista quantitativo, estudos conduzidos em Latossolos do Cerrado indicam que a correção adequada da acidez pode elevar a eficiência de uso do fósforo em até 30 a 40%, e do nitrogênio em torno de 15 a 25%”, complementa.

Risco da supercalagem

Apesar das vantagens, as vistorias técnicas da Embrapa revelam que a tentativa de substituir o adubo pelo corretivo tem levado alguns produtores ao erro da supercalagem, aplicando de 10 a 20 toneladas de calcário por hectare sem critério.

Conforme as pesquisas do órgão, o excesso eleva o pH para níveis extremos, bloqueando a absorção de micronutrientes essenciais como o zinco e o manganês, o que provoca amarelamento e queda severa na produtividade das lavouras de soja a médio prazo.

O especialista da Embrapa reforça que a economia imediata pode sair caro no futuro e recomenda o planejamento técnico como única saída para o bolso do agricultor.

“O produtor que eleva excessivamente o pH do solo em busca de economia tende a enfrentar, a médio prazo, queda de produtividade por deficiência de micronutrientes, desequilíbrio nutricional e desestruturação da biologia do solo, gerando um custo alto de correção adicional no futuro. A recomendação para os produtores da região do Matopiba é realizar uma boa análise de solo como ponto de partida, seguindo com o correto uso de calcário e gesso agrícola.”

O Movimento Econômico procurou a Federação das Indústrias da Bahia (Fieb), mas a entidade não se pronunciou até o fechamento desta matéria.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 15/06/2026

APÓS 106 DIAS DE GUERRA, EUA E IRÃ DECLARAM VITÓRIA E LIBERAM ESTREITO DE ORMUZ

Paquistão mediu negociações. Cerimônia de assinatura ocorre em 19 de junho em Genebra, com US\$ 12 bilhões em ativos iranianos congelados a serem liberados imediatamente

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Anúncio sobre o fim da guerra contra o Irã coincidiu com o 80º aniversário de Trump, nascido em 14 de junho de 1946. Foto: WhiteHouse/Reprodução

“O acordo com a República Islâmica do Irã já está concluído. Parabéns a todos!” Com essa publicação na plataforma Truth Social, o presidente norte-americano Donald Trump declarou neste domingo (14) o fim do conflito com o Irã e autorizou a reabertura do Estreito de Ormuz. O anúncio coincidiu com o 80º aniversário de Trump, nascido em 14 de junho de 1946. O mediador da negociação foi o Paquistão, cujo primeiro-ministro, Shehbaz Sharif, confirmou que ambas as partes declararam “o término imediato e permanente das operações militares em todas as

frentes, incluindo o Líbano”, segundo a Carta Capital.

Trump publicou em seguida: “Autorizo plenamente a abertura sem cobrança de pedágio do Estreito de Ormuz e, simultaneamente, autorizo o levantamento imediato do bloqueio naval dos Estados Unidos. Navios do mundo, liguem seus motores. Que o petróleo flua!” Pouco depois, o presidente recuou parcialmente e afirmou que a reabertura efetiva da passagem marítima ocorrerá somente após a cerimônia de assinatura, marcada para 19 de junho em Genebra.

O Irã confirmou o acordo. O vice-ministro iraniano das Relações Exteriores, Kazem Gharibabadi, declarou que o acordo encerra “de forma imediata a guerra” e que negociações para um entendimento final terão início em um prazo de 60 dias. As forças armadas iranianas, por sua vez, afirmaram em comunicado à televisão estatal ter “imposto sua vontade divina e de aço a inimigos norte-americanos e sionistas humilhados”, segundo a AFP.

Um memorando de entendimento prevê o desembolso imediato de US\$ 12 bilhões em ativos iranianos congelados, segundo a agência iraniana Mehr. O conteúdo integral do acordo ainda não foi divulgado pelas partes, que apresentaram versões contraditórias sobre pontos centrais das negociações, como o controle do Estreito de Ormuz e o destino do programa nuclear iraniano. Trump justificou o conflito

como necessário para impedir que o Irã obtivesse armas nucleares, ambição que Teerã sempre negou.

O vice-presidente norte-americano, JD Vance, confirmou intenção de participar da cerimônia em Genebra e afirmou que Trump “poderá” comparecer. O secretário-geral da ONU, António Guterres, celebrou o anúncio e pediu que as partes “redobrem seus esforços em direção a uma resolução final do conflito”, segundo nota do porta-voz Stéphane Dujarric.

A guerra de Trump contra o Irã e seu impacto econômico

A guerra teve início em 28 de fevereiro, com ataques conjuntos de EUA e Israel contra o Irã. Teerã respondeu com ofensivas contra Israel e aliados regionais e bloqueou, na prática, o tráfego marítimo pelo Estreito de Ormuz, rota por onde passa parcela significativa do abastecimento global de petróleo e gás natural. Os EUA responderam com bloqueio naval de todos os portos iranianos. O acordo encerra 106 dias de conflito.

O bloqueio do Estreito pressionou o preço dos combustíveis, alimentou a inflação nos EUA e em outros países e congestionou cadeias de suprimentos de produtos como fertilizantes, com efeitos sobre a produção de alimentos em regiões distantes do Oriente Médio, segundo a AFP. “O que poderemos fazer é reduzir o custo da energia, não apenas agora, mas também no longo prazo, e criar um verdadeiro motor de prosperidade no Oriente Médio”, disse Vance à Fox News.

O presidente francês Emmanuel Macron, um dia antes do início da cúpula do G7 na França, afirmou que o acordo será um dos temas centrais do encontro entre as grandes potências. “O objetivo será analisar as consequências desse acordo, o apoio ao Líbano, a reabertura do Estreito de Ormuz no longo prazo e, obviamente, a conclusão de um acordo sobre o programa nuclear e balístico do Irã”, disse Macron em vídeo publicado em seu Instagram. Sharif também agradeceu aos líderes do Catar, da Arábia Saudita e da Turquia pelo apoio na mediação.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 15/06/2026

COM BAHIA E MACEIÓ NO TOPO, NORDESTE CONCENTRA 39% DO TURISMO DOMÉSTICO

Anuário Braztoa 2026 mostra que a região liderou o faturamento nacional das operadoras; Bahia foi o estado mais vendido e Maceió, a cidade mais procurada

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



Maceió foi a cidade mais vendida em 2025 pelas operadoras de turismo e consolidou destino na prateleira nacional.
Foto: Lucas Meneses

O Nordeste consolidou em 2025 sua posição como principal destino do turismo doméstico vendido pelas operadoras brasileiras. Dados do Anuário elaborado pela Associação Brasileira das Operadoras de Turismo (Braztoa) mostram que a região concentrou 39% do faturamento e 35% dos embarques nacionais comercializados pelas empresas associadas à entidade. Nesse cenário, Maceió aparece como a cidade mais vendida do Brasil, reforçando o peso de Alagoas na prateleira das viagens nacionais.

O desempenho ocorre em um mercado doméstico que movimentou R\$ 18,66 bilhões em 2025, o equivalente a 77,9% do faturamento total das operadoras Braztoa. Em volume, foram 7,10 milhões de embarques para destinos nacionais, cerca de 73,1% do total registrado pelas empresas no período. O resultado confirma o turismo interno como principal base de sustentação das operadoras, mesmo em um ambiente ainda marcado por oscilações no mercado internacional.

Além da liderança regional, o ranking dos destinos mais vendidos mostra a força do Nordeste na disputa nacional por turistas. A Bahia aparece como o estado mais vendido do país, seguida por Pernambuco e Alagoas. O ranking estadual segue com São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraná e Minas Gerais.

Entre as cidades, Maceió ocupa a primeira posição, à frente de Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Natal, Porto de Galinhas, Porto Seguro, Recife, Fortaleza e Gramado.

Para a Braztoa, os destinos nordestinos que aparecem liderando a preferência dos viajantes compartilham “clima favorável ao longo do ano, diversidade de paisagens litorâneas e uma oferta estruturada de hospedagem e serviços, além de uma ampla variedade de experiências que vão do descanso à cultura e ao entretenimento”.

Maceió no topo das cidades mais vendidas

A liderança de Maceió entre as cidades mais vendidas coloca a capital alagoana em uma vitrine nacional. O desempenho reforça o avanço do destino nos canais de comercialização das operadoras e amplia a relevância do turismo como vetor de geração de receita para a economia local.

Para o secretário de Estado do Turismo de Alagoas, Paulo Kugelmas, o resultado reflete o trabalho de promoção do destino nos mercados nacional e internacional e reforça o impacto econômico da atividade. “Esse fluxo consolida a economia local ao gerar cada vez mais emprego e renda para os alagoanos”, afirmou.

O relatório também aponta que o destino tem desafios para superar, como ampliação da conectividade, qualificação da mão de obra, diversificação da oferta turística e distribuição do fluxo para além dos roteiros mais tradicionais.

No caso de Alagoas, o crescimento da demanda por Maceió abre espaço para integrar melhor outros territórios turísticos, como o litoral norte, o litoral sul, a região das lagoas, os cânions do São Francisco e experiências ligadas à cultura e à gastronomia.



Bahia liderou como estado mais vendido em 2025 entre operadoras de turismo, segundo ranking elaborados pela Braztoa. Foto Tatiana Azeviche Ascom SeturBA

Bahia lidera entre os estados

No ranking estadual, a Bahia aparece como o principal destino vendido pelas operadoras no Brasil e tem ainda Salvador e Porto Seguro como quarto e sétimas cidades mais vendidas no ano.

Para o titular da Secretaria de Turismo da Bahia, Maurício Bacelar, o resultado demonstra a eficiência das políticas públicas voltadas para o setor.

“Mais uma entidade importante confirma a liderança dos baianos no turismo nacional, fruto dos investimentos do Governo do Estado em infraestrutura, qualificação, promoção, diversificação da oferta de novos produtos e experiências, com ampliação da conectividade aérea. Abandonar a concorrência no Nordeste e destinos do Sudeste mostra o protagonismo da Bahia na atividade e aumenta a nossa responsabilidade para seguirmos liderando, com novos avanços”, ressaltou o secretário.

O setor privado baiano também projeta expansão. Segundo o CEO da Itaparica Tour, Cláudio Maia, a expectativa é de aumento de 40% nas vendas em 2026. “O sucesso da Bahia está no cuidado que o governo estadual tem com o turismo, fazendo investimentos de resultado. Com isso, toda a cadeia produtiva do setor fica satisfeita e vem o impacto na economia, gerando mais renda para os baianos”, destacou.

Turismo regional movimentada cadeia produtiva

O impacto das vendas domésticas vai além das operadoras. Segundo o Anuário Braztoa 2026, o mercado nacional registrou mais de 19 milhões de diárias comercializadas no ano passado. Esse volume representa demanda direta para hotéis, pousadas, resorts, transporte, agências, bares, restaurantes, passeios, guias, comércio local e serviços ligados ao turismo.

A força do Nordeste nesse mercado mostra que a região deixou de ser apenas uma vocação natural para o turismo e passou a ocupar uma posição de maior relevância econômica na estrutura de vendas do setor. Para os destinos, o desafio agora é transformar liderança em maior permanência, gasto médio, interiorização do fluxo e investimentos capazes de ampliar os efeitos do turismo sobre a economia regional.

Mesmo com o protagonismo como destino, o Nordeste ainda tem espaço para crescer como mercado emissor. O Anuário mostra que a origem dos embarques nacionais segue concentrada no Sudeste, responsável por 66% dos passageiros, enquanto o Nordeste responde por 8%. O dado revela uma assimetria importante: a região é a mais vendida como destino, mas ainda participa menos como ponto de partida das viagens organizadas pelas operadoras.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 15/06/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PROMOVERÁ WORKSHOP PARA DEBATER FUTURO DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

Evento, que ocorrerá no dia 16/06 com transmissão via Teams, tem como objetivo traçar perspectivas associadas ao descomissionamento e à reciclagem sustentável de plataformas offshore e navios

Brasília, 12/06/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará um workshop com o objetivo de discutir as perspectivas do setor portuário brasileiro relacionadas ao descomissionamento e à reciclagem sustentável de plataformas offshore e navios. O evento ocorrerá no dia 16/06, das 8h30 às 12h30, no Plenário da Agência, em Brasília, com transmissão on-line pela plataforma Teams.

Wilson Lima Filho, diretor da ANTAQ e organizador do workshop, destaca a importância do tema, que acompanha desde sua atuação na Marinha do Brasil. “Agora, estando aqui na Agência, é importante ampliar esse debate para que estejamos cientes de todos os assuntos que envolvem a atividade marítima nacional. Este encontro representa um ponto de partida para discussões que poderão subsidiar a formulação de políticas públicas”, afirmou.

Potencial econômico para o Brasil

A reciclagem de navios e plataformas de petróleo traz diversos benefícios, entre eles a conservação de recursos naturais e o potencial de geração de empregos e renda. Segundo o diretor, existem dezenas de plataformas e embarcações ao longo da costa brasileira que terão sua vida útil encerrada nos próximos anos. “Atualmente, essas estruturas são encaminhadas para outros países a fim de serem recicladas. Realizar esse processo no Brasil representaria uma vantagem econômica relevante, permitindo que os recursos movimentados por essa atividade permanecessem na economia nacional”, destacou Wilson Lima Filho.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 15/06/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE JI-PARANÁ (RO)

Evento, nesta terça (16), marca a liberação de quase R\$ 35 milhões para o empreendimento

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participa, nesta terça-feira (16), às 10h, da cerimônia de assinatura da ordem de serviço que dá início às obras de ampliação e modernização do Aeroporto de Ji-Paraná, em Rondônia. A iniciativa integra os investimentos do Governo do Brasil voltados ao fortalecimento da aviação regional e à melhoria da infraestrutura aeroportuária do país.

Com investimento total de quase R\$ 35 milhões, fruto de parceria entre a União e o Governo de Rondônia, o empreendimento prevê a construção de um novo terminal de passageiros, além de melhorias no sistema viário de acesso ao aeroporto. As obras têm como objetivo ampliar a capacidade operacional do terminal, proporcionar mais conforto e segurança aos usuários e fortalecer a conectividade aérea da região.

Além da presença do ministro, a solenidade contará com a participação do governador de Rondônia, Coronel Marcos Rocha, autoridades federais, estaduais e municipais.

Credenciamento

Profissionais de imprensa interessados na cobertura do evento não precisam solicitar credenciamento.

Serviço

Evento: Cerimônia sobre as obras de ampliação e modernização do Aeroporto de Ji-Paraná (RO)

Data: Terça-feira, 16 de junho

Horário: 10h

Local: Aeroporto Ji-Paraná

Av. Brasil, 8930, Habitar Brasil - Ji-Paraná (RO)

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

Data: 15/06/2026

PORTO DE ITAQUI CONSOLIDA FORÇA DO ARCO NORTE E ENCURTA CAMINHOS PARA O MERCADO INTERNACIONAL

Localização estratégica e integração multimodal do complexo maranhense sustenta ampla rede de negócios, gerando milhares de empregos diretos e indiretos



Além de relevante para balança comercial brasileira, atividade portuária em Itaqui (MA) sustenta uma ampla rede regional de negócios - Foto: Vosmar Rosa/MPor

Em São Luís (MA), o Porto do Itaqui é um dos principais acessos do Brasil para fertilizantes que alimentam a produção agrícola nacional e, ao mesmo tempo, o principal ponto de saída para soja e milho colhidos na região Centro-Norte destinados ao mercado internacional. Pilar logístico fundamental para o agronegócio brasileiro, o complexo é o 4º maior porto público do país e o



principal do Arco Norte, corredor logístico estratégico que já responde por cerca de 38% das exportações da safra nacional.

Por sua localização geográfica privilegiada, o complexo portuário aproxima o Brasil dos principais mercados internacionais, como a Europa, a América do Norte e a Ásia, reduzindo significativamente as distâncias, os custos logísticos e o tempo de transporte das mercadorias.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o desenvolvimento dessa rota é fundamental para a soberania econômica do país. "O Arco Norte deixou de ser uma promessa e se tornou uma realidade indispensável para a competitividade brasileira. Itaqui oferece eficiência e agilidade, aliviando a pressão sobre os portos do Sul e Sudeste e criando uma rota de exportação muito mais inteligente", destaca o ministro.

A Geografia do Crescimento

O Arco Norte abrange os estados do Maranhão, Pará, Amazonas, Amapá e Rondônia. Juntos, esses estados formam uma fronteira logística que transforma a produção agrícola do Centro-Oeste e do MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) em riqueza global.

Dentro desse cenário, o Porto do Itaqui se destaca por suas características naturais incomparáveis. A presidente do porto, Orquelina Costa, explica o diferencial: "contamos com berços que variam de 12 a 26 metros de profundidade, o que nos permite receber os maiores navios do mundo. Essa infraestrutura natural, somada aos investimentos contínuos em tecnologia e sustentabilidade, nos coloca em posição de vanguarda no comércio exterior."

Integração multimodal e investimentos bilionários

A eficiência de Itaqui não se limita ao mar. O porto opera interligado a uma robusta malha de transporte que confere previsibilidade e agilidade ao escoamento de grãos, minérios e celulose, além da recepção de fertilizantes e combustíveis. A infraestrutura rodoviária e aeroportuária local conecta-se diretamente a três grandes ferrovias: a Transnordestina (FTL), com 4.238 km de extensão, que atravessa sete estados do Nordeste; a Estrada de Ferro Carajás (EFC), com 892 km, que transporta minérios e a celulose produzida na região de Imperatriz (MA) e a Ferrovia Norte-Sul, conexão crucial que integra o complexo portuário às principais regiões produtoras do Sudeste e Centro-Oeste.

Para garantir a continuidade dessa expansão, o Ministério de Portos e Aeroportos e o governo do Maranhão anteciparam a renovação da gestão do porto pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) até 2051, assegurando um plano de investimentos de R\$ 1,3 bilhão. Adicionalmente, novos aportes privados, como os R\$ 221,5 milhões direcionados à modernização do terminal de cobre operado pela Vale até 2030, reforçam a capacidade operacional do complexo.

Impacto Socioeconômico na Região

Além de sua relevância para a balança comercial brasileira, a atividade portuária em Itaqui sustenta uma ampla rede de negócios regional. A cadeia envolve importadores, transportadores, fornecedores de insumos e grandes distribuidoras de combustíveis (como Petrobras, Granel Química, Terminal Marítimo do Maranhão, Petróleo Sabbá e Ipiranga).

Esse ecossistema gera milhares de empregos diretos e indiretos, garantindo a renda de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) e movimentando a economia local sob a governança e fiscalização conjunta de órgãos como Antaq, Receita Federal, Polícia Federal, Anvisa e Vigiaagro.

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

Data: 15/06/2026

PORTO DO RECIFE RECEBE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA, RENOVAÇÃO DA GESTÃO E NOVO ESPAÇO DE MEMÓRIA PORTUÁRIA

Com aporte de aproximadamente R\$ 115 milhões, terminal vai receber dragagem e modernização das defensas. Evento também contou com a entrega do Museu do Porto



Anunciadas diversas ações que beneficiam o Porto do Recife, o estado e toda a região- Imagem: Eduardo Oliveira/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, ao lado do vice-presidente Geraldo Alckmin, participou, nesta sexta-feira (12), no Recife (PE), do anúncio de investimentos e modernização da infraestrutura do Porto do Recife. O evento incluiu a assinatura da ordem de serviço para início das obras de dragagem, a formalização de recursos para modernizar as defensas dos cais, a renovação da delegação do porto ao governo

do estado e a entrega do Museu do Porto do Recife. As iniciativas somam mais de R\$ 115 milhões.

No evento, o ministro Tomé Franca ressaltou a relevância histórica do terminal para a cidade e celebrou os investimentos anunciados. “O Porto do Recife, com seus 108 anos, tem uma importância histórica por ter sido o local onde nasceu o desenvolvimento econômico da cidade do Recife. É um privilégio para a cidade e para o estado ter dois portos em atividade, funcionando e movimentando cargas. E o governo do Brasil, o governo do presidente Lula, do vice-presidente Alckmin, voltou a investir nos portos de Pernambuco, voltou a investir no nosso estado”, disse.

Presente na cerimônia, o vice-presidente Geraldo Alckmin destacou a importância dos anúncios realizados. “Aqui no Porto do Recife, com seus 108 anos, estamos anunciando milhões em investimentos para aprofundar o calado e permitir a chegada de navios maiores, aumentar a segurança das operações com a modernização dos sistemas de defensas e inaugurar o museu, que conta parte importante da história da capital, do estado e do nosso país. Além disso, celebramos hoje a renovação da delegação da gestão do porto. Então, é um grande dia. Parabéns”, celebrou.

Infraestrutura e capacidade operacional

Entre os atos realizados, o ministro assinou a ordem de serviço para início da dragagem e readequação da infraestrutura aquaviária do porto. Com investimento federal de mais de R\$ 100 milhões, a obra integra o Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e permitirá ao porto operar com profundidade mínima de 12 metros, ampliando sua capacidade de receber embarcações maiores e mais eficientes. A previsão é que os trabalhos sejam concluídos até dezembro de 2026.

Também foi formalizado o repasse de R\$ 14,5 milhões para substituir e modernizar os sistemas de defensas dos berços dos cais 00 ao 09. A intervenção busca aumentar a segurança das operações portuárias e melhorar as condições de atracação das embarcações. A conclusão das obras está prevista para maio de 2027.

Gestão

Durante a agenda, também foi assinada a renovação do convênio de delegação do porto, prorrogando por mais cinco anos a administração e exploração pelo governo de Pernambuco. Com a medida, a delegação passa a vigorar até 1º de junho de 2031.

A renovação incorpora um plano de ação para aperfeiçoar a gestão, a infraestrutura e os serviços portuários. Todas as receitas geradas pela exploração da infraestrutura portuária deverão ser reinvestidas no próprio porto, em ações de manutenção, conservação, expansão e modernização.

O diretor-presidente do porto, Wagner Maciel, celebrou os anúncios de hoje. “O Porto do Recife contribui muito para a economia pernambucana escoando cargas como malte, açúcar, bobinas de aço,

fertilizantes e cargas containerizadas. A nova delegação nos permite colocar em ação um novo plano de investimentos essencial para a economia pernambucana, que inclui a dragagem de manutenção e renovação do sistema de defensas”, disse.

Memória portuária

A cerimônia terminou com a entrega do Museu do Porto do Recife, espaço dedicado à preservação da história portuária pernambucana e à valorização da relação entre o porto e a cidade. O novo equipamento cultural reúne acervos, documentos e conteúdos históricos que ajudam a contar a trajetória do Porto do Recife e sua contribuição para o desenvolvimento econômico e social de Pernambuco ao longo das últimas décadas.

Também participaram da agenda a vice-governadora de Pernambuco, Priscila Krause; o prefeito do Recife, Victor Marques; o deputado federal e ex-ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila; e o diretor-presidente do porto, Wagner Maciel.

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

Data: 12/06/2026

CAMINHOS DO MAR: O PROTAGONISMO PORTUÁRIO APORTA DE VOLTA EM ITAJAÍ

Nova fase do complexo portuário devolve competitividade ao terminal, atrai novos investimentos e acelera geração de emprego e renda em Santa Catarina



Administrado pela Codeba, Porto de Itajaí já acumula mais de R\$ 227 milhões em faturamento desde retomada da gestão federal. Foto: AESCOM/ MPor

Estratégico para a logística do Sul do Brasil, o Porto de Itajaí voltou a ocupar posição de destaque no cenário nacional após a retomada da gestão pelo Governo Federal, em dezembro de 2024. A refederalização encerrou um período de quase dois anos de paralisação parcial das operações, que afetou trabalhadores,

transportadores e diversos setores da economia. Localizado próximo às rodovias BR-101 e BR-470, hoje, o complexo atende exportadores e importadores de 21 estados e do Distrito Federal, consolidando-se como um dos principais corredores para cargas de alto valor agregado do país.

Segundo o coordenador-geral de Sistema de Segurança Portuária, Diogo Henrique Schimidt, a redução das atividades teve forte impacto sobre os trabalhadores e a economia regional. “A paralisação afetou principalmente os trabalhadores portuários avulsos, os caminhoneiros e o comércio local”, explica.

Com a retomada das operações, o cenário mudou rapidamente. A recuperação das condições de navegação permitiu a volta dos contêineres e a recepção de grandes embarcações, incluindo o maior navio do mundo para transporte de veículos, em sua primeira viagem ao Brasil. A operação mobilizou cerca de 500 profissionais e 130 carretas-cegonha para o desembarque de aproximadamente 7.300 veículos em quatro dias de trabalho ininterrupto.

“Em pouco mais de um ano da refederalização, o Porto voltou a movimentar contêineres, cresceu economicamente e retomou seu posicionamento entre os principais portos do país”, destaca Schimidt.

Em 2025, a dragagem restabeleceu as profundidades ideais do canal de acesso, devolvendo segurança e competitividade às operações. Os resultados apareceram rapidamente: crescimento de 1.683% no primeiro semestre e aumento de 127% na movimentação de cargas em apenas oito meses.

Para o estivador Jairo Mariano, a retomada das atividades devolveu perspectivas aos trabalhadores. “Isso nos dá esperança e mostra o quanto o Porto de Itajaí ainda pode contribuir para Santa Catarina e para o Brasil”, afirma.

Acesse : <https://youtu.be/7yZEsj6x1mA?t=8>



Com R\$ 844 milhões em investimentos previstos para modernização e ampliação da infraestrutura entre 2025 a 2030, o complexo fortalece sua posição como um dos principais polos logísticos para veículos de alto valor agregado do país.

Os reflexos também alcançaram o turismo. Um dos diferenciais de Itajaí é conciliar a operação de cargas com a recepção de cruzeiros marítimos, ampliando os benefícios para a economia local. Atualmente, o terminal

ocupa a terceira posição na América do Sul em movimentação de passageiros e a segunda colocação no Brasil, atrás apenas do Porto de Santos.

“Os navios de cruzeiro voltaram a operar e a renda dos trabalhadores voltou a crescer. Tudo isso movimenta a economia da nossa região”, ressalta Jairo Mariano.

Administrado pela Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), o Porto de Itajaí já acumula mais de R\$ 227 milhões em faturamento desde a retomada da gestão federal. Os recursos vêm sendo aplicados na modernização da infraestrutura e na ampliação da capacidade operacional.

As ações de manutenção do canal de acesso seguem em andamento, com contrato definitivo de dragagem e acompanhamento técnico da Marinha do Brasil e da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), garantindo segurança e previsibilidade às operações.

Os resultados também aparecem nos indicadores. Após encerrar 2025 com movimentação de 4,76 milhões de toneladas, o complexo manteve o ritmo de expansão em 2026. Nos quatro primeiros meses do ano, foram movimentadas 1,67 milhão de toneladas, alta de quase 40% em relação ao mesmo período de 2025. Somente em abril, o crescimento foi de 57%, alcançando 430,3 mil toneladas.

“A economia voltou a circular e os trabalhadores voltaram a se engajar na atividade. Isso reaqueceu toda a economia regional”, comemora Diogo.

A retomada das operações no Porto de Itajaí, em destaque neste capítulo da websérie Caminhos - O Brasil Conectado, mostra como grandes obras também transformam rotinas silenciosas. Confira todos os episódios da série sobre os projetos que estão redesenhando a forma como o país se move por meio de portos, aeroportos e hidrovias em nosso canal do YouTube: youtube.com/@mporoficial

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

Data: 12/06/2026

PORTO DE SUAPE TEM O PRIMEIRO TERMINAL DE CONTÊINERES 100% ELETRIFICADO DA AMÉRICA LATINA

Estrutura, entregue nesta sexta-feira (12), recebeu investimentos de mais de R\$ 2 bilhões e vai ampliar capacidade de movimentação em mais de 50%



O ministro Tomé Franca ressaltou que o Brasil vive um momento histórico de expansão dos investimentos em infraestrutura. Foto: Eduardo Oliveira/Mpor

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou, nesta sexta-feira (12), da entrega do primeiro terminal de contêineres 100% eletrificado da América Latina, no Complexo Industrial Portuário de Suape. O empreendimento contou com o investimento de mais de R\$ 2 bilhões da APM Terminals e vai ampliar a capacidade de movimentação local de contêineres em até 55%. O projeto incorpora equipamentos de última geração operados remotamente e soluções voltadas à eficiência operacional, inovação tecnológica e redução das emissões de carbono.

Durante o evento, o ministro Tomé Franca ressaltou que o Brasil vive um momento histórico de expansão dos investimentos em infraestrutura e afirmou que o novo terminal representa um passo estratégico para o desenvolvimento econômico e para o fortalecimento da competitividade nacional. "Hoje, em Suape, celebramos esse investimento de R\$ 2 bilhões, que vai aumentar a capacidade de movimentação de contêineres em Pernambuco em mais de 50%, colocando o estado em posição de destaque no cenário nacional. São investimentos estruturantes, que apontam para o futuro e consolidam Suape como um grande hub logístico, melhorando a eficiência da nossa logística e reduzindo o Custo Brasil", afirmou o ministro.

Presente na cerimônia, o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, também destacou a importância estratégica da infraestrutura portuária para o desenvolvimento econômico brasileiro e para a ampliação da competitividade do país no comércio internacional. "Os portos são uma das ferramentas mais importantes para o desenvolvimento. O Brasil possui dimensões continentais, quase oito mil quilômetros de costa marítima e um enorme potencial econômico. O fortalecimento da infraestrutura portuária é fundamental para impulsionar o comércio exterior, integrar mercados e promover o crescimento do país", afirmou.

Já a vice-presidente executiva da APM Terminals, Caroline Pontoppidan, ressaltou o impacto econômico e social do investimento. "É um investimento que é exemplo poderoso de como a infraestrutura pode ser um motor do desenvolvimento. Vamos aumentar a capacidade em mais de 50% e também criar empregos e oportunidades para que empresas locais possam crescer seus negócios", afirmou.

Desenvolvimento

Projetado para ampliar em 55% a capacidade operacional de contêineres do complexo e elevar a competitividade logística do Nordeste aos mais altos padrões internacionais, o terminal movimentará inicialmente até 400 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano, conectando Pernambuco a mercados estratégicos da América Latina, América do Norte, Europa e Ásia.

De acordo com um estudo elaborado pela A&M Infra, Navarro Prado Advogados e a APM Terminals, o empreendimento tem elevado potencial de impacto econômico, com projeção de gerar até R\$ 4,8 bilhões adicionais em exportações e cerca de R\$ 4,9 bilhões em Produto Interno Bruto (PIB), além de possibilitar a criação de mais de 43 mil postos de trabalho ao longo das cadeias produtivas associadas ao comércio exterior.

A área do terminal é de aproximadamente 495 mil m², com capacidade estática para aproximadamente 12 mil TEUs e mais de 300 conexões para contêineres refrigerados. O cais chega a 430 metros de extensão e a profundidade do calado é de até 15,5 metros, apta a receber navios de grande porte das principais rotas internacionais. Durante a implantação, mais de 2 mil empregos diretos e indiretos foram gerados.

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

Data: 12/06/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTRO DOS TRANSPORTES GEORGE SANTORO ANUNCIA LICITAÇÃO DA BR-364/AC E NOVAS ENTREGAS PARA A INFRAESTRUTURA DO ACRE

Agenda inclui anúncio de investimentos de R\$ 714 milhões e cronograma de conclusão de obras estratégicas no estado

O ministro dos Transportes, George Santoro, estará no Acre nesta segunda-feira (15) para anunciar um conjunto de ações voltadas ao fortalecimento da malha rodoviária do estado.

Entre os principais anúncios, está a assinatura do aviso de licitação para a reconstrução de 104 quilômetros da BR-364, no trecho entre Sena Madureira e Rio Macapá, além do acesso a Manoel Urbano. A intervenção prevê investimentos de R\$714 milhões.

Durante a agenda, o chefe da pasta anunciará o cronograma de conclusão de três importantes obras executadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT): o prolongamento da Ponte de Tarauacá, a reconstrução da Estrada do Aeroporto, em Rio Branco, e a recuperação emergencial da Ponte do Caeté, em Sena Madureira. As intervenções vão ampliar a segurança viária, melhorar a mobilidade e fortalecer o transporte de cargas no estado.

Outro anúncio importante será a meta de alcançar 60% do Índice de Condição da Manutenção (ICM) nas rodovias do Acre até o fim de 2026. Caso seja alcançada, a meta representará o melhor resultado já registrado no estado e refletirá os avanços das ações de recuperação e manutenção da malha rodoviária realizadas pelo Governo do Brasil.

Cobertura de imprensa

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

Serviço

Assinatura de licitação da BR-364/AC e anúncio de obras estratégicas no Acre

Data: Segunda-feira, 15 de junho

Horário: 8h30 (horário local)

Local: BR-364, km 125,5, nº 4274 - Loteamento Santa Helena - Rio Branco/AC

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

Data: 13/06/2026

BRASIL APRESENTA CARTEIRA BILIONÁRIA DE FERROVIAS A INVESTIDORES CHINESES E AMPLIA DIÁLOGO PARA NOVOS PROJETOS



Encontros com empresas, bancos e autoridades chinesas reforçam o interesse internacional nos projetos estruturados pelo Governo do Brasil

Visita técnica ao sistema de alta velocidade de Tianjin permitiu conhecer soluções adotadas por um dos maiores mercados ferroviários do mundo. - Foto: Ministério dos Transportes

Desde segunda-feira (8), o Ministério dos Transportes apresenta ao mercado chinês a nova estratégia brasileira para o setor ferroviário durante uma missão inédita em Pequim. A



comitiva levou uma robusta carteira de projetos e os instrumentos de financiamento que estão sendo estruturados para viabilizar investimentos nos próximos anos. A agenda reuniu representantes do Governo do Brasil, instituições financeiras e empresas chinesas para atrair capital estrangeiro e fortalecer parcerias estratégicas voltadas ao desenvolvimento da infraestrutura nacional.

Ao longo de cinco dias de compromissos, a comitiva apresentou os pilares da Política Nacional de Ferrovias, que busca ampliar a participação do modal ferroviário na matriz de transportes brasileira, além de detalhar os mecanismos de funding (recursos para viabilizar os investimentos), financiamento, garantias e estruturação dos projetos.

A missão também serviu para aproximar investidores e operadores internacionais das oportunidades que estão sendo desenvolvidas pelo governo federal. Um dos destaques da agenda foi a realização de reuniões com os principais órgãos do governo chinês responsáveis pelo planejamento econômico e pela definição das estratégias de investimento do país no exterior, fortalecendo o diálogo institucional e ampliando a visibilidade dos projetos brasileiros.

"Tivemos reuniões com instituições financeiras, empresas de construção e grupos que operam tanto o transporte de cargas quanto o de passageiros. Além de apresentar os projetos brasileiros, foi uma oportunidade de conhecer experiências internacionais e entender de que forma a China pode contribuir para o avanço das nossas ferrovias", destacou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

A delegação brasileira contou ainda com a participação do subsecretário de Parcerias do Ministério dos Transportes, Hélio Fernandes; do diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Felipe Queiroz; do superintendente de Infraestrutura do BNDES, Felipe Borim; do superintendente de Licitações e Relações Governamentais da B3, Guilherme Peixoto; e do superintendente de Projetos Ferroviários da Infra S.A., Diógenes Alvares.

Ao todo, a missão realizou encontros com mais de dez instituições e empresas de grande relevância para os setores de infraestrutura, logística e investimentos. A programação também incluiu uma visita técnica ao sistema ferroviário de alta velocidade na cidade de Tianjin, um dos principais polos logísticos do norte da China, permitindo à comitiva conhecer de perto soluções tecnológicas e modelos operacionais adotados pelo país asiático.

Diálogo Brasil-China

A aproximação entre Brasil e China no setor ferroviário vem sendo construída nos últimos anos e ganhou um importante marco em agosto de 2025. Na ocasião, o Ministério dos Transportes, por meio da Infra S.A., firmou um Memorando de Entendimento (MoU) com o Instituto de Planejamento e Pesquisa Econômica da China State Railway Group, braço estratégico da maior empresa ferroviária do mundo.

"Nosso relacionamento com a China não começou agora. Existe um diálogo permanente e crescente entre os dois países, baseado na troca de conhecimento, no planejamento de longo prazo e na busca por oportunidades de investimento. O memorando assinado no ano passado é uma demonstração concreta desse esforço conjunto", destacou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 12/06/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ITAJAÍ NÃO PODE ESPERAR MAIS
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Itajaí (SC) é o principal escoadouro das exportações do Sul do Brasil, de móveis, têxteis e calçados catarinenses a grãos do Paraná e do Mato Grosso do Sul, que chegam até Santa Catarina em busca de rotas mais competitivas para a Europa e a Ásia. Um porto nessa posição não pode operar com um canal de acesso aquaviário limitado a navios de porte inferior ao que o mercado hoje demanda. Nesse cenário, a conclusão e o consequente envio, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), dos estudos sobre a concessão à iniciativa privada da gestão desse canal, concluindo a etapa do Ministério de Portos e Aeroportos, é, portanto, um avanço que o setor recebe com alívio. Mas só terá valor real se a agência reguladora agir com a celeridade que o caso exige.

O diagnóstico do problema é simples. O canal de acesso ao porto, sob administração pública, acumulou ao longo de anos um passivo de dragagem, manutenção e modernização que o tornou crescentemente incompatível com os navios de maior porte que hoje dominam as rotas comerciais do Atlântico Sul. A frota de portacontêineres e graneleiros modernos converge, respectivamente, para as classes New Panamax e Ultra Large Container Vessel, com comprimentos que superam os 300 metros, embarcações que o canal de Itajaí, em seu estado atual, não consegue receber com segurança e regularidade. O resultado é perda de competitividade concreta: armadores que optam por Santos (SP) ou Paranaguá (PR) não por preferência logística, mas por limitação física imposta pela infraestrutura aquaviária catarinense.

A concessão à iniciativa privada é a resposta correta a esse problema. O Estado não tem demonstrado capacidade, nem orçamentária, nem operacional, de manter canais de acesso portuários nas condições e no prazo que o mercado exige. O modelo de concessão, com investimentos previstos de R\$ 350 milhões ao longo de 25 anos, distribui riscos de forma mais eficiente, vincula o aporte de capital à performance operacional do canal e retira da gestão pública uma responsabilidade que ela tem exercido com resultados insatisfatórios. A previsão de duas fases, a primeira para homologar o canal para navios New Panamax de até 366 metros nos três primeiros anos, e a segunda para alcançar embarcações de até 400 metros a partir do quarto ano, é tecnicamente fundamentada e compatível com a evolução da frota mercante que Itajaí precisará receber nas próximas décadas.

O percurso, porém, não foi trivial. O estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (Evtea) passou por revisão completa pela Infra S.A. para incorporar recomendações e determinações do Tribunal de Contas da União (TCU), o mesmo tribunal que, como o caso do Tecon Santos 10 mostra, tem capacidade de paralisar processos de concessão por meses quando questões técnicas ou jurídicas não são adequadamente endereçadas na fase de estruturação. A revisão dos estudos, longe de ser apenas burocracia, é a blindagem que permite ao edital ser publicado com menor vulnerabilidade a contestações judiciais e a questionamentos administrativos que atrasam a chegada do investimento privado. O BE News entende que esse cuidado não deve ser sacrificado em nome da pressa, mas também não pode ser usado como pretexto para postergar o que já tem maturidade técnica para avançar.

O leilão está previsto para o segundo semestre de 2026. Esse prazo é factível e deve ser tratado, pela Antaq, como compromisso irrenunciável. A agência reguladora tem diante de si um projeto completo, com estudos revisados, minutas de edital e contrato encaminhadas pelo ministério e respaldo do TCU incorporado ao processo. O trabalho de estruturação já foi feito. O que cabe agora à Antaq é publicar o edital, conduzir o leilão com rigor e transparência e garantir que o contrato com o futuro concessionário seja assinado antes que o calendário político de 2027 comece a consumir a atenção institucional que projetos de infraestrutura exigem para avançar.

Itajaí perdeu anos de competitividade enquanto seu canal de acesso aguardava solução. Santa Catarina e os estados que dependem do porto para escoar sua produção não têm condição de absorver mais atrasos. A concessão chega ao momento certo, com o processo bem estruturado. Que a Antaq e o Governo Federal não desperdicem a janela que eles próprios abriram.

A NAVEGAÇÃO ENTRE O MAR E O ROCHEDO



VALTER BRANCO

Engenheiro, consultor e executivo dos setores
de Navegação e Logística Multimodal

opinioao@portalbenews.com.br

A navegação marítima sempre conviveu com guerras, crises e rivalidades entre nações. O que muda agora é que os conflitos deixaram de influenciar apenas as cargas transportadas e passaram a atingir os próprios instrumentos da navegação: a bandeira do navio, o estaleiro onde foi construído e as rotas que percorre.

Durante décadas, armadores tomaram decisões com base em critérios relativamente previsíveis: custos operacionais, eficiência, disponibilidade de financiamento, requisitos regulatórios e acesso aos mercados. Hoje, uma nova variável ganha importância crescente: a exposição geopolítica.

Dois acontecimentos recentes ilustram essa transformação.

O primeiro envolve o Panamá, um dos principais registros de navios mercantes do mundo. A decisão da Suprema Corte panamenha de invalidar a concessão dos terminais de Balboa e Cristóbal, operados pela Hutchison há quase três décadas, rapidamente ultrapassou a esfera portuária. A medida foi interpretada como mais um capítulo da crescente disputa de influência entre Estados Unidos e China em torno de ativos considerados estratégicos para o comércio internacional.

As consequências para o setor marítimo surgiram pouco depois. Dados internacionais de inspeções portuárias na região Ásia-Pacífico registraram um aumento sem precedentes das detenções, para inspeção, de navios de bandeira panamenha em portos chineses a partir de março de 2026. Após 92 detenções em março, os números atingiram 135 em abril e 139 em maio. Em apenas dois meses, o total superou todas as detenções registradas ao longo de 2025.

Embora as inspeções de “Port State Control” sejam instrumentos legítimos de fiscalização da segurança marítima, a rapidez e a intensidade desse aumento chamaram a atenção do mercado internacional. O movimento coincidiu com a escalada das tensões envolvendo as concessões portuárias panamenhas anteriormente operadas pela Hutchison.

Os reflexos rapidamente se estenderam aos registros internacionais de navios. Dados da Lloyd’s List Intelligence mostram que o número de embarcações deixando a bandeira panamenha aumentou de forma abrupta a partir de abril. Depois de registrar menos de 40 mudanças mensais de bandeira no primeiro trimestre de 2026 e uma média de 55 por mês ao longo de 2025, o volume ultrapassou 80 embarcações em abril e alcançou cerca de 150 em maio.

Mais do que os números absolutos, chama atenção a velocidade da mudança. Em apenas dois meses, o volume de “reflagging” praticamente triplicou em relação ao padrão histórico recente. A sequência dos acontecimentos é particularmente reveladora: primeiro aumentaram as inspeções, depois aumentaram as mudanças de bandeira. Independentemente das interpretações políticas, o mercado respondeu da forma que normalmente responde: reduzindo sua exposição ao risco percebido.

A relevância desse movimento não está apenas na quantidade de navios que trocaram de bandeira, mas no motivo que parece estar por trás da decisão. Historicamente, mudanças de registro costumam estar associadas a fatores tributários, trabalhistas ou regulatórios. Neste caso, a percepção de risco geopolítico passou a figurar entre os elementos capazes de influenciar uma decisão tradicionalmente comercial.

O segundo exemplo surge do outro lado do Pacífico.

Nos últimos meses, ganhou força nos Estados Unidos a discussão sobre a imposição de taxas portuárias relacionadas a navios construídos em estaleiros chineses. Embora a implementação dessas



medidas tenha sido postergada e parte das propostas tenha sido suavizada, o tema permanece presente e continua gerando incertezas para o setor.

A questão transcende a relação bilateral entre Washington e Pequim. Diferentemente de uma medida direcionada exclusivamente a armadores chineses, eventuais restrições podem afetar embarcações operadas por empresas de diversas nacionalidades, desde que tenham sido construídas em estaleiros chineses.

Trata-se de um aspecto particularmente relevante em um momento em que a China se consolidou como a principal potência mundial da construção naval. Grande parte da frota atualmente em operação foi construída e uma parcela ainda maior da carteira global de encomendas está sendo construída em estaleiros chineses.

Caso restrições dessa natureza avancem no futuro, os impactos ultrapassarão em muito as empresas chinesas. Armadores europeus, asiáticos, americanos ou de qualquer outra nacionalidade poderão ser afetados simplesmente pela origem do ativo que operam.

Mais uma vez, observa-se uma mudança importante. Durante décadas, a decisão sobre onde construir um navio era influenciada por fatores como preço, prazo de entrega, financiamento e qualidade técnica. Agora surge uma nova preocupação: o potencial impacto geopolítico associado ao país de construção da embarcação.

Os dois casos possuem características distintas, mas apontam para a mesma direção.

No Panamá, a pressão recai sobre a bandeira do navio.

Nos Estados Unidos, o foco está no local onde o navio foi construído.

Em ambos os casos, elementos que tradicionalmente pertenciam ao universo técnico e comercial do transporte marítimo passam a ser influenciados por disputas estratégicas mais amplas.

Ao mesmo tempo, o setor continua convivendo com os efeitos das crises no Mar Vermelho e no Oriente Médio. O fechamento de rotas, os ataques a embarcações e a necessidade de longos desvios pelo Cabo da Boa Esperança demonstram como questões geopolíticas podem alterar rapidamente a geografia do comércio global.

O shipping prosperou durante décadas em um ambiente no qual eficiência operacional e competitividade eram os principais fatores de decisão. Hoje, uma nova variável se impõe: a geopolítica.

Quando a escolha da bandeira, do estaleiro ou da rota passa a refletir preocupações estratégicas entre grandes potências, a geopolítica deixa de ser apenas um pano de fundo e passa a integrar a gestão cotidiana dos armadores. Em um setor construído para conectar o mundo, talvez este seja um dos maiores desafios da atualidade.

Entre interesses nacionais, disputas comerciais e rivalidades geopolíticas, a navegação marítima encontra-se, cada vez mais, navegando entre o mar e o rochedo.

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

QUANDO A ESCOLHA DA BANDEIRA, DO ESTALEIRO OU DA ROTA PASSA A REFLETIR PREOCUPAÇÕES ESTRATÉGICAS ENTRE GRANDES POTÊNCIAS, A GEOPOLÍTICA DEIXA DE SER APENAS UM PANO DE FUNDO E PASSA A INTEGRAR A GESTÃO COTIDIANA DOS ARMADORES. EM UM SETOR CONSTRUÍDO PARA CONECTAR O MUNDO, TALVEZ ESTE SEJA UM DOS MAIORES DESAFIOS DA ATUALIDADE

POLÍTICA - TSE NEGA PEDIDO PARA BARRAR FILME SOBRE BOLSONARO

Aliado do governo alegavam que a obra poderia ser propaganda eleitoral antecipada em favor do senador Flávio Bolsonaro

Do Estadão Conteúdo



O deputado federal Rogério Correia (PT-MG) pedia que o TSE proibisse exibição, distribuição, publicidade, impulsionamento e circulação do longa-metragem

O ministro Kassio Nunes Marques, do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), negou um pedido apresentado por aliados do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para impedir a exibição do filme “Dark Horse” durante o período eleitoral de 2026.

A decisão foi publicada na sexta-feira, 12. A ação havia sido apresentada pelo deputado federal Rogério Correia (PT-MG) e pelo advogado Marco Aurélio de Carvalho, do Prerrogativas. Eles pediam que o TSE proibisse a exibição, distribuição, publicidade, impulsionamento e circulação do longa-metragem durante a pré-campanha, a campanha eleitoral, o primeiro turno e um eventual segundo turno.

Ao analisar o caso, Nunes Marques não chegou a examinar o mérito das alegações. O ministro entendeu que os autores não tinham legitimidade para apresentar a representação perante o TSE.

Segundo a decisão, a jurisprudência da Corte estabelece que, para propor esse tipo de ação em uma disputa presidencial, não basta ser candidato em uma eleição. É necessário que o autor da representação dispute cargo na mesma circunscrição eleitoral dos representados.

“No presente caso, os representantes não disputam eleição na circunscrição nacional, tendo em vista que Rogério Correia de Moura Baptista é deputado federal e pré-candidato ao mesmo cargo apenas no estado de Minas Gerais, ao passo que Marco Aurélio de Carvalho, advogado, sequer alegou pretensão de concorrer nas Eleições 2026”, afirmou o ministro na decisão.

Os autores afirmavam que a obra, descrita como uma cinebiografia do ex- -presidente Jair Bolsonaro (PL), poderia funcionar como instrumento de propaganda eleitoral antecipada em favor do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), apontado na ação como pré-candidato à Presidência da República.

A petição também mencionava informações divulgadas pela imprensa sobre o financiamento da produção e alegava a existência de indícios de irregularidades relacionadas à origem dos recursos empregados no filme.

Conforme revelado pelo site Intercept Brasil e confirmado pelo Estadão, Flávio Bolsonaro pediu uma contribuição equivalente a US\$ 24 milhões, sob o argumento de que os valores serviriam para patrocinar a produção do filme. As informações constam em diálogos encontrados pela PF no celular do banqueiro Daniel Vercaro, que também apontam a realização de pagamentos no valor de US\$ 10 milhões.

Além da suspensão da exibição da obra, os autores pediam a apresentação de contratos, documentos financeiros e informações sobre financiadores, patrocinadores e demais envolvidos no projeto.

Os autores também faziam referência a uma decisão do TSE nas eleições de 2022 que suspendeu a divulgação de um documentário sobre Jair Bolsonaro durante a campanha presidencial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026



NACIONAL - HUB – CURTAS - VALOR DO PETRÓLEO BRENT CAI APÓS ACORDO ENTRE EUA E IRÃ

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

Cotação recuou para US\$ 83,82, menor nível desde o início de março, após Donald Trump anunciar acordo de paz e autorizar a reabertura do Estreito de Ormuz

ACORDO ANUNCIADO, PREÇO DO PETRÓLEO EM QUEDA

O barril de petróleo Brent caiu 4,02% e chegou a US\$ 83,82 neste domingo, dia 14, menor nível desde o início de março, após o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, anunciar um acordo de paz com o Irã e autorizar a reabertura do Estreito de Ormuz, corredor marítimo por onde passa cerca de 20% de todo o petróleo e gás natural liquefeito comercializados no mundo.

“DEIXEM O PETRÓLEO FLUIR”

O acordo de paz foi anunciado por Trump em suas redes sociais. “O acordo com a República Islâmica do Irã está concluído. Autorizo integralmente a abertura do Estreito de Ormuz sem pedágio e, simultaneamente, autorizo a remoção imediata do bloqueio naval dos Estados Unidos. Navios do mundo, liguem seus motores. Deixem o petróleo fluir”, escreveu.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) reuniu em um único documento os acordos bilaterais e multilaterais que regulam as autorizações para operações internacionais de transporte rodoviário de cargas, por meio da Portaria SUROC nº 17/2026. A medida atualiza o anexo da Portaria SUROC nº 05/2024 e incorpora acordos internacionais firmados recentemente, com o objetivo de aumentar a previsibilidade regulatória para transportadoras e operadores logísticos que atuam nos corredores terrestres entre o Brasil e os países sul-americanos.

CONSULTA CENTRALIZADA

A mudança não altera as regras operacionais em vigor, mas centraliza sua consulta. Empresas autorizadas continuam obrigadas a obter uma Licença Originária no país de partida e uma Licença Complementar no país de destino ou de trânsito; para operações eventuais, seguem disponíveis autorizações eletrônicas específicas. Os documentos obrigatórios para controle aduaneiro, o Conhecimento de Transporte Rodoviário Internacional (CRT) e o Manifesto Internacional de Carga e Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), também permanecem exigidos, assim como o Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) e os seguros obrigatórios de cada país envolvido.

TAP, 60 ANOS

A TAP Air Portugal comemora os 60 anos de operação entre Portugal e Brasil nessa quarta-feira, dia 17, projetando transportar 2,1 milhões de passageiros no trecho transatlântico neste ano, o maior volume da história da companhia na rota. Com a abertura de novos voos para Curitiba e São Luís do Maranhão, a empresa passará a atender 15 destinos brasileiros, operando a partir de Lisboa e do Porto, o que a mantém como a aérea europeia com maior número de rotas para o Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

POLÍTICA - PRODUTORA USOU EM FILME VERBA DE FUNDO LIGADO A EDUARDO BOLSONARO

Em laudo pericial, Karina Ferreira Gama, declara que foram gastos R\$ 75 milhões na produção de “Dark Horse”

Do Estadão Conteúdo

A produtora no Brasil responsável pelo filme ficcional sobre a história do ex-presidente Jair Bolsonaro, Karina Ferreira Gama, apresentou um laudo pericial declarando que foram gastos R\$ 75 milhões na

produção de “Dark Horse” e que a totalidade desses valores saiu de um fundo sediado nos Estados Unidos e controlado por aliados de Eduardo Bolsonaro.

Foi esse mesmo fundo, Havengate, que recebeu cerca de US\$ 10,6 milhões (aproximadamente R\$ 61 milhões) de aportes do banqueiro Daniel Vercaro, do Banco Master, solicitados pelo senador e pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL-RJ).



Aliados de Eduardo Bolsonaro controlam o fundo Havengate, que recebeu cerca de US\$ 10,6 milhões (aproximadamente R\$ 61 milhões) de aportes do banqueiro Daniel Vercaro

O laudo pericial, revelado na sexta-feira, 12, pelo site Metrôpoles, não diz quem foram os financiadores. De acordo com as informações já tornadas públicas sobre os repasses determinados por Vercaro, os dados indicam que os recursos do dono do Banco Master bancaram mais de 80% dos custos do filme. A perícia afirma que a produção do longa no Brasil custou US\$

3,7 milhões (o equivalente a R\$ 20,9 milhões), enquanto os custos nos Estados Unidos foram de US\$ 9,6 milhões (R\$ 54,2 milhões).

A defesa de Karina Gama encomendou o laudo para rebater as suspeitas de um inquérito da Polícia Civil de que um contrato da Prefeitura de São Paulo com o Instituto Conhecer Brasil tenha sido desviado para abastecer a produção do filme. A ONG é de Karina.

O laudo pericial conclui que os recursos usados em “Dark Horse” foram de origem privada e abastecidos pelo fundo Havengate, mas não apresenta detalhes sobre esses financiadores.

“Conforme apurado por esta perícia, o fundo Havengate Development Fund LP celebrou contrato em 24 de fevereiro de 2025 para investimento no filme Dark Horse. Até a data de elaboração deste laudo, o aporte realizado soma US\$ 13.393.081,29”, diz o laudo.

As mensagens do celular de Daniel Vercaro mostram que os pagamentos feitos por ele a pedido de Flávio tiveram como destino esse fundo Havengate e totalizaram ao menos US\$ 10,6 milhões. O fundo tinha como representante o escritório de Paulo Calixto, que também é advogado de Eduardo Bolsonaro.

Visita

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência da República, visitou o ex-presidente Jair Bolsonaro no sábado, 13, e disse que o pai está bem. Nesta semana, a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro havia relatado uma piora no estado de saúde de Bolsonaro.

“Está bem meu pai, firme e forte, como sempre, dando todo o apoio. Agradecendo a todas orações, preces, rezas”, declarou Flávio. Ele disse que sua mulher, Fernanda, e as filhas também participaram do encontro. A visita foi autorizada pelo ministro do Supremo Tribunal Federal Alexandre de Moraes.

Na quarta-feira, Michelle havia dito que Jair Bolsonaro teve de reduzir a medicação, após ter aumento nas crises de soluço.

“A gente já estava no desmame há 3 dias das medicações. Infelizmente, não deu certo. Ele teve uma crise muito forte anteontem. Ontem deu uma trégua à tarde, mas voltou. Então hoje ele não está muito bem, nós estamos com o Dr. Brasil, reformulamos todas as medicações, ele vai passar por alguns exames”, afirmou, na ocasião.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

POLÍTICA - EX-DEPUTADO QUER ROMPIMENTO COM NOVO ***Do Estadão Conteúdo***

O ex-deputado Eduardo Bolsonaro sugeriu um rompimento total com o Partido Novo em função das críticas do ex-governador de Minas Gerais Romeu Zema, pré-candidato do Novo à Presidência, ao senador Flávio Bolsonaro (RJ), pré-candidato do PL a presidente e irmão de Eduardo.

A declaração ocorreu no X, no sábado, 13. Um internauta publicou o trecho de uma entrevista de Zema reiterando as críticas que fez a Flávio pelo contato do senador com o banqueiro Daniel Vercaro, ex-controlador do Banco Master. “Para mim quem anda com bandido merece ser visto com cautela”, disse Zema.

Em resposta, Eduardo defendeu o irmão. “E em 2024 quem sabia quem era Vercaro? E qual era a contrapartida que o Flávio poderia oferecer em 2024, além de sofrer perseguição?”, escreveu. O ex-deputado disse ainda que Zema criticou Flávio “apenas porque ele queria estar no lugar do Flávio”. E concluiu: “Por mim rompia geral com o Partido Novo”.

Apesar das declarações de Eduardo, Flávio se relacionou com Daniel Vercaro até 2025, quando ele e o Master já eram investigados. O senador visitou o banqueiro após ele ser preso pela primeira vez, no fim do ano passado. Segundo Flávio, o contato se restringiu ao filme produzido sobre a vida do pai.

O nome de Zema já foi cogitado como um possível vice na chapa de Flávio Bolsonaro, opção que desagradou parte do entorno da família Bolsonaro. Em outro post no X, Eduardo voltou a sugerir como vice de Flávio a deputada federal Júlia Zanatta (PL-SC).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

POLÍTICA - RENAN SANTOS SE DIZ VIÁVEL, ATACA FLÁVIO E ACENA A CAIADO

Com base em pesquisa eleitoral, pré-candidato à presidência pelo Missão mostra confiança e quer repetir ‘parceria’ com ex-governador de Goiás

Do Estadão Conteúdo



O pré-candidato Renan Santos argumenta que tem menor rejeição do que adversários, como Flávio Bolsonaro, e maior potencial de crescimento

O pré-candidato à Presidência Renan Santos (Missão) sinalizou abertura para alianças com o ex-governador de Goiás, Ronaldo Caiado (União Brasil), e afirmou que o resultado de pesquisa divulgada na quarta-feira passada reforça sua viabilidade eleitoral. Em evento com investidores, em São Paulo, ele também fez críticas ao senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ). “Votar no Flávio é votar em bandido”.

Renan associou o senador a escândalos e afirmou que não há meio-termo na avaliação sobre o adversário, além de reforçar que vê o apoio a Flávio como uma escolha incompatível com o que considera aceitável na política. “Como eu digo, o Flávio Bolsonaro não pode ver um cara envolvido num escândalo, ele vê um esquema e fala: ‘por favor, me inclua’. Não existe meio gângster”, afirmou.

O presidenciável disse que está aberto a negociações com outros nomes da direita, especialmente Caiado, com quem lembrou já ter atuado em momentos decisivos, como no impeachment de Dilma Rousseff (PT), e avaliou que a parceria deu resultados.



“A última vez que trabalhei com o Caiado, a gente derrubou o PT”, disse. Ele acrescentou que não descarta conversar com o ex-governador de Minas Gerais Romeu Zema (Novo), mas criticou o que chamou de “submissão ao bolsonarismo”.

Apesar da sinalização, Renan afirmou que precisa “se provar” eleitoralmente antes de avançar nas negociações e disse acreditar que pode ultrapassar os concorrentes ao comentar os resultados de pesquisa divulgada na quarta-feira.

Pesquisa Genial/Quaest mostrou que, no cenário estimulado de primeiro turno, Renan aparece com 3% das intenções de voto, empatado tecnicamente com Caiado (também 3%), o deputado federal Aécio Neves (PSDB) e Zema, que têm 2% cada um. Luiz Inácio Lula da Silva (PT) lidera com 39%, seguido do senador Flávio Bolsonaro, com 29%.

Sobre a pesquisa, o pré-candidato argumentou ainda que possui menor rejeição do que adversários como Flávio Bolsonaro e maior potencial de crescimento, impulsionado pela militância e pelo engajamento nas redes sociais.

Renan também fez críticas ao posicionamento do mercado financeiro, especialmente da chamada Faria Lima, que, segundo ele, passou a atuar como força política nos últimos anos. O pré-candidato afirmou que o setor errou ao apoiar o bolsonarismo no passado, o que, em sua avaliação, contribuiu para a volta do presidente Lula.

Ele disse, porém, que vê uma mudança de postura entre agentes do mercado, que estariam evitando aderir à pré-candidatura de Flávio Bolsonaro e passando a buscar alternativas fora da polarização entre petismo e bolsonarismo. Afirmou ainda que, nos últimos meses, também tem conseguido quebrar o que chamou de resistência ao seu nome no mercado financeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

POLÍTICA - EX-GOVERNADOR NÃO QUER ANTECIPAR SUA CHAPA

O pré-candidato à Presidência da República e ex-governador de Goiás, Ronaldo Caiado (PSD), evitou antecipar qualquer definição sobre seu candidato a vice-presidente e afirmou que a discussão será tratada apenas no momento adequado do calendário eleitoral.

Durante entrevista coletiva concedida no Agro 360º, evento promovido pelo Brazil Journal e The Agribiz, ele defendeu que o tema não deve ocupar o centro do debate neste momento.

Segundo Caiado, as especulações envolvendo possíveis nomes para compor sua chapa, incluindo o da apresentadora Silvia Abravanel, são naturais, mas ainda não há qualquer decisão tomada. “Eu dialogo com todos”, afirmou. “Já estive com a Silvia Abravanel no fim de semana. Eu converso com todos, não sei quem vai entrar na pauta de vocês (imprensa) agora.”

O ex-governador ressaltou que a escolha do vice só será definida dentro do prazo legal das convenções partidárias. “Esse é um assunto que caminha até o dia da convenção. Não se descarta nada e também ninguém convalida nada hoje”, disse.

Segundo ele, o processo de formação das chapas seguirá até o período entre 20 de julho e 5 de agosto, em referência ao prazo legal das convenções partidárias.

Questionado sobre a possibilidade de uma composição com o ex-governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), Caiado também evitou fechar portas. “Não se exclui possibilidades até o fim da convenção partidária”, declarou.

Apesar dos questionamentos sobre os nomes cogitados para a candidatura à vice-presidência, Caiado procurou minimizar a relevância do tema no atual estágio da pré-campanha. Para ele, a população

está mais preocupada com questões como segurança pública e corrupção do que com a composição da chapa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

POLÍTICA - ALVO DA PF NO CASO MASTER, CIRO VAI REPRESENTAR O BRASIL NA ONU

Senador foi autorizado pelo presidente da Casa, Davi Alcolumbre, a participar do Fórum Político de Alto Nível das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável

Do Estadão Conteúdo



Ciro Nogueira é investigado e foi alvo da quinta fase da Operação Compliance Zero, que investiga fraudes relacionadas ao Banco Master

O senador **Ciro Nogueira** (PP-PI) estará em missão oficial pelo Senado Federal em um evento da Organização das Nações Unidas (ONU), em Nova York, no mês de julho. A viagem, custeada pela Casa Legislativa, foi autorizada pelo presidente do Senado, **Davi Alcolumbre** (União-AP), na semana passada.

O deslocamento do parlamentar ao Fórum Político de Alto Nível das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável foi autorizado com passagens aéreas, diárias e seguro-viagem. O evento ocorrerá em Nova York (EUA), entre os dias 13 e 15 de julho de 2026. Ele informou que estará no exterior entre os dias 12 e 16.

No pedido encaminhado à Mesa Diretora, o gabinete do senador argumentou que a presença de um representante do Senado é importante para “garantir a supervisão parlamentar das ações governamentais e o acompanhamento do progresso em direção aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável”.

O documento também destaca que o encontro permitirá a troca de experiências com representantes de outros parlamentos e poderá contribuir para o alinhamento de políticas públicas brasileiras a parâmetros internacionais de sustentabilidade. A programação inclui uma sessão parlamentar organizada pela União Interparlamentar, que reúne representantes de diferentes países para debater temas.

Além do requerimento, o gabinete anexou o convite encaminhado pela organização do evento. A autorização para a missão oficial foi assinada por Alcolumbre em 3 de junho e posteriormente submetida a votação na sessão de terça-feira, dia 9.

Ciro Nogueira é investigado e foi alvo da quinta fase da Operação Compliance Zero, que investiga fraudes relacionadas ao Banco Master. As investigações da Polícia Federal apontam que ele recebia mesada de R\$ 300 mil de Daniel Vercaro, dono da instituição financeira, e “instrumentalizou o exercício do mandato parlamentar” em favor dos interesses do banqueiro.

A PF também diz ter identificado o custeio de estadias em hotéis de luxo em Nova York, despesas em restaurantes de alto padrão e a disponibilização de um cartão de crédito de Vercaro para uso pessoal do senador.

A defesa do parlamentar afirmou que “repudia qualquer ilação de ilicitude sobre suas condutas, especialmente em sua atuação parlamentar”. **Ciro** também negou irregularidades em entrevistas e pronunciamento nas redes sociais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

POLÍTICA - DEEPFAKES: PGR ANUNCIA MAIS VIGILÂNCIA

Paulo Gonet prometeu resposta imediata contra vídeos ou áudios manipulados por IA

Do Estadão Conteúdo

O Procurador-Geral da República, Paulo Gonet, prometeu resposta imediata contra o uso de deepfakes - vídeos ou áudios manipulados por inteligência artificial (IA) para simular falas e imagens de pessoas reais - e a interferência de facções criminosas nas eleições de 2026.

“O TSE [Tribunal Superior Eleitoral] está atento a isso e a Procuradoria Geral também”, disse em entrevista ao EsferaCast. Ele reconheceu a dificuldade de distinguir conteúdos gerados por IA maliciosa de produções legítimas.

Gonet também alertou para o risco de facções e milícias impedirem candidatos de fazer campanha em territórios sob seu controle. “O Estado brasileiro não pode conviver com estados paralelos, montados e dirigidos por organizações criminosas”, afirmou.

O procurador falou sobre a recente classificação de facções brasileiras como organizações terroristas pelo governo dos Estados Unidos. Na avaliação dele, a decisão americana expõe o Brasil a uma imagem negativa no exterior, mas pode ter um efeito positivo ao estimular a união dos órgãos públicos no enfrentamento ao crime organizado.

Questionado sobre como a PGR se protege de pressões políticas em ano eleitoral, Gonet disse que a Procuradoria mantém sua independência seguindo o ritmo do direito e não a velocidade da mídia.

A declaração contrapõe a visão do ministro do TSE, Floriano de Azevedo Marques. Na semana passada, ele disse que, se o Judiciário eleitoral demorar para agir, “já falhou”. “Na Justiça eleitoral, se tardou, já falhou. Depois do pleito, tudo que você pode fazer é reparar, cassar, e é uma violência. Tirar um candidato eleito porque praticou uma fraude é necessário, mas é um trauma porque tem gente que votou nele”, afirmou.

Paulo Gonet também criticou a judicialização excessiva de conflitos na sociedade brasileira. Para ele, há uma tendência crescente de transformar qualquer conflito cotidiano em demanda judicial - das relações de consumo às disputas políticas.

O procurador afirmou que o Supremo Tribunal Federal (STF) se tornou uma terceira câmara do Congresso e um espaço para partidos pequenos que não conseguem voz no Legislativo e levam seus embates à Corte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

POLÍTICA - COM VETOS, LULA SANCIONA NOVO MARCO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Lei mantém a possibilidade de criação de programas de custeio das operação por meio de subsídios ou subvenções orçamentárias

Do Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sancionou, com vetos, o Projeto de Lei nº 3.278/2021, que estabelece o novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano no Brasil. A lei foi publicada em edição extra do Diário Oficial da União, neste domingo, 14.

Entre os dispositivos vetados estão trechos relativos à implementação de gratuidades e descontos tarifários a usuários nos serviços de transporte público. Segundo o governo, os trechos poderiam gerar obrigações financeiras sem previsão de custeio para Estados e municípios. Por exemplo, um dos

dispositivos vedava o repasse do custo das gratuidades e dos descontos para os demais passageiros via aumento de tarifa.



A lei sancionada por Lula deverá entrar em vigor um ano após sua publicação, dando prazo para os entes federados se adequarem às novas diretrizes

“A avaliação técnica do governo federal apontou risco de pressão excessiva sobre os orçamentos locais, sobretudo em municípios de pequeno e médio porte, o que poderia comprometer a manutenção de benefícios já consolidados em diversas cidades, como gratuidades para idosos, estudantes e pessoas com deficiência”, justificou a Casa Civil.

Ainda assim, a lei mantém a possibilidade de União, Estados e municípios e o Distrito Federal estabelecerem programas de custeio da operação do transporte coletivo, por meio de subsídios ou subvenções orçamentárias.

O governo argumentou que os vetos não inviabilizam que, no futuro, se avance no debate sobre novos modelos de financiamento do transporte público urbano. Também disse que tampouco está impedida a futura apresentação, pelo Poder Executivo, de proposta legislativa específica que estabeleça, de forma mais concreta, obrigações da União no tocante ao transporte urbano coletivo de passageiros, inclusive quanto à possibilidade de subsídios, nos termos previstos no projeto.

“Permanecem abertas discussões sobre alternativas para ampliação da modicidade tarifária, inclusive a possibilidade de implementação da tarifa zero, bem como estudos de cenários para eventual concretização de subsídios federais aos entes federativos, caso haja condições fiscais e orçamentárias para tanto”. O PT visa incluir a discussão sobre a tarifa zero no programa de governo que deverá apresentar nas eleições de 2026.

Previsibilidade

Em nota, o governo afirmou que o atual cenário de aumento dos custos operacionais, a redução do número de passageiros em muitas cidades e a pressão crescente sobre os sistemas locais justificam o novo marco, que busca oferecer maior previsibilidade para gestores públicos, mais segurança jurídica e melhor atendimento à população.

Aprovado pelo Congresso Nacional em maio, o marco regula a participação da iniciativa privada na prestação dos serviços de transporte público, ao estabelecer regras de investimento em modernização de frotas e infraestrutura e operação.

O texto original foi proposto pelo ex-senador Antonio Anastasia (PSD-MG), hoje ministro do Tribunal de Contas da União (TCU). A mudança central na área financeira é diminuir a dependência exclusiva da passagem das tarifas pagas por usuários. O texto amplia e organiza fontes de financiamento extra tarifárias (publicidade, exploração comercial/imobiliária, estacionamento e créditos de carbono) e reforça a possibilidade de subsídios públicos.

Na prática, o novo marco reconhece que o custo do sistema não pode recair exclusivamente sobre o usuário que paga a passagem. A lei estimula a diversificação das fontes de custeio e permite maior clareza entre o valor efetivamente pago pelo passageiro, os custos operacionais e os instrumentos de financiamento utilizados pelo poder público.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

POLÍTICA - G7: PRESIDENTE EMBARCA PARA A FRANÇA ***Do Estadão Conteúdo***

Por volta das 15h deste domingo, dia 14, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) embarcou para a França, para participar da Cúpula do G7. É a décima vez que o petista representa o Brasil no evento.

Pelas redes sociais, Lula publicou uma foto com o vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB), na base aérea de Brasília. Alckmin exercerá a Presidência interina durante a viagem presidencial.

A programação inicial do avião presidencial envolvia parada na Ilha do Sal, em Cabo Verde, às 22h50, para abastecimento. De lá, seguiria para Évian-les-Bains, cidade que vai receber o evento e onde desembarca nesta segunda-feira, 15. A agenda internacional se estende até quarta-feira, 17.

Segundo a Secretaria de Comunicação Social (Secom), acompanham Lula na viagem o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, que já estava em Évian, e o diretor-geral da Polícia Federal (PF), Andrei Rodrigues, que viajou com o presidente.

Enquanto estiver no G7, Lula vai participar de sessões abertas entre os chefes de Estado. Na terça-feira, 16, o tema serão as parcerias internacionais e, na quarta, o crescimento econômico equilibrado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - “O MAIOR DESAFIO DOS GRANÉIS LÍQUIDOS ESTÁ NO LAST MILE”

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO leopoldo.figueiredo@redebeneews

Entrevista com Fulvius Tomelin, CEO da Ultracargo



“O MAIOR GARGALO EM SANTOS É EXATAMENTE A FALTA DE BERÇOS. NA HORA EM QUE VOCÊ TEM UM PICO DE DEMANDA POR ESPAÇO PARA ATRACAÇÃO, A GENTE ENFRENTA DIVERSOS PROBLEMAS”

O transporte de graneis líquidos no Brasil depende, principalmente, da eficiência dos modais envolvidos, em especial do ferroviário. E os maiores gargalos estão exatamente na parte final da cadeia, no last mile (última milha, em inglês, termo que se refere à etapa final de uma operação logística), quando a carga chega aos portos para ser exportada. A análise é de Fulvius Tomelin, CEO da Ultracargo, uma das principais operadoras logísticas de graneis líquidos no Brasil. Com mais de 18 anos de experiência nesse mercado e há um ano à frente da companhia – completado no último dia 1 de junho – Tomelin destacou, em entrevista exclusiva ao BE News, o momento positivo do setor de líquidos no País, especialmente diante das oportunidades envolvendo os biocombustíveis. Mas para que elas possam ser realmente aproveitadas, é necessário melhorar a eficiência logística. Saiba mais na entrevista a seguir:

Operar graneis líquidos hoje, no Brasil, é principalmente um desafio logístico. E nesse desafio, o transporte ferroviário tem uma participação estratégica. E estamos falando de um modal que está sendo recuperado no País, mas que ainda guarda grandes demandas. Na avaliação da Ultracargo, como desenvolver o transporte ferroviário no Brasil, atualmente?

O modal ferroviário serve para viabilizar aquele transporte de alta capacidade e longa distância. Nesse sentido, é muito custoso você fazer um frete rodoviário que sai aqui de Santos (SP), para atender uma demanda, por exemplo, no interior do Mato Grosso. Isso impõe um custo para um produto que tem uma margem super baixa, como os graneis líquidos, que muitas vezes torna inviável esse fluxo. E é por isso que a gente precisa criar formatos, viabilizar o transporte ferroviário, para poder atender a essa longa distância e fazer com que a molécula chegue de forma econômica no seu destino. Mas, nesse sentido, a malha ferroviária é muito pouco explorada pelo granel líquido, especificamente pelos



combustíveis e biocombustíveis. O que nós temos lutado é para fazer mais desvios, ter a construção desses desvios, que conectem os terminais à malha existente e com isso a gente possa aproveitar essa malha.

Então, em relação ao granel líquido, o desafio principal está na conexão dos terminais à malha ferroviária?

Sim, o maior desafio dos graneis líquidos está no last mile. Você vê que são poucos terminais que são conectados. E não adianta também você só fazer a conexão a uma linha de trem. Você tem que fazer o desvio ferroviário e ele deve ser eficiente. Não adianta você pegar um trem, fazer o trem ser quebrado em várias composições menores, para poder atender a um pequeno desvio ferroviário. Então é importante que esses desvios sejam planejados de acordo com a logística eficiente. O trem deve entrar, carregar e sair rapidamente. Assim você gera economia, assim você gera eficiência.

Sobre os projetos ferroviários em desenvolvimento hoje no Ministério dos Transportes, o sr. considera que eles atendem às demandas do mercado?

A gente vê com bons olhos os projetos que existem hoje. O desafio está, exatamente, em conectá-los à infraestrutura de terminais existente.

Ainda sobre a operação de terminais, no Porto de Santos, por exemplo, a Ultracargo tem expandido a movimentação de cargas em suas instalações. Mas nesse caso, a companhia enfrenta o gargalo da falta de berços para a atracação de navios de graneis líquidos. Para resolver esse problema, a Ultracargo participa da parceria para ampliar o píer que atende os terminais de líquidos. Como está esse projeto?

Hoje, o maior gargalo em Santos é exatamente a falta de berços. Na hora em que você tem um pico de demanda por espaço para atracação, a gente enfrenta diversos problemas. Nós já tivemos filas acima de 20 dias e isso impõe um custo muito grande à molécula que chega aqui no Brasil, ou que precisa sair aqui do Brasil. E é por isso que a Ultracargo participa de um consórcio formado com outras empresas que operam na Alemoa (área do Porto de Santos que concentra a operação de graneis líquidos), para construir dois novos berços em Santos. Eles serão implantados exatamente para atender e diminuir esse gargalo. E logística é isso. Você vai diminuindo um gargalo, vai aparecendo outro, porque você traz mais produto, traz mais eficiência para o sistema, e aí um novo gargalo aparece em outro ponto. Mas hoje, o mais premente, em Santos, é evitar essa fila para a atracação de navios, que causa demurrage. E esse é um custo a ser evitado, pois você só transfere dinheiro para o operador marítimo no exterior. E impõe um custo adicional para cada litro que a gente importa.

Ao pagar o demurrage, ou seja, a multa pela utilização do navio além do período contratado, você só acaba encarecendo a operação, sem gerar qualquer riqueza, não?

Totalmente.

E como estão os preparativos para a construção dos novos berços?

Estamos formando o consórcio. O CNPJ foi constituído recentemente e ainda estamos aguardando, por exemplo, a aprovação do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica, do Ministério da Justiça e Segurança Pública), Mas esperamos que, em breve, esse projeto esteja concluído. Eu não vou falar em nome do consórcio, porque o consórcio tem que responder isso. Mas muito em breve a gente aguarda a conclusão.

A construção dos berços deve levar um ano de obra?

Mais de um ano de obra.

Então estamos falando de ter esses novos berços em 2028 ou depois?

Provavelmente.

Em relação ao mercado de combustíveis no Brasil, o último ano reuniu uma série de desafios, de uma maior pressão por alternativas sustentáveis a um aumento no preço do petróleo devido a conflitos internacionais. E o sr. acaba de completar um ano como CEO da Ultracargo. Qual o

balanço que o sr. faz sobre esses últimos 12 meses e qual a expectativa para os próximos anos neste mercado?

Falar de valor de importação, valor de combustível, é sempre complicado. O mercado regula isso. Então é muito difícil falar. O que a gente vive atualmente é um momento de instabilidade muito grande em função de preços, em função de variações na capacidade de oferta, exatamente por conta dessa guerra no Irã. Mas isso tem que ser resolvido da forma mais eficiente possível. Acho que é nesse sentido que os terminais de líquidos têm de contar com uma boa capacidade de armazenagem, capacidade de estoque. Mas acho que o grande ponto positivo em tudo isso que está acontecendo é a oportunidade que o Brasil tem de fazer uma transição energética e garantir sua segurança energética. O biocombustível está cada vez mais presente. O etanol de milho e o biodiesel começam a ganhar mais tração, mais espaço na sua produção. A gente pode usar a plataforma que temos no nosso País para poder favorecer as exportações desse produto, para garantir segurança energética, não só para o nosso país, mas para o mundo também, com uma alternativa viável aos combustíveis derivados de petróleo.

“PARA APROVEITARMOS ESSAS OPORTUNIDADES NO MERCADO DE BIOCOMBUSTÍVEIS, TEMOS DE TER EFICIÊNCIA LOGÍSTICA”

O Brasil está sabendo aproveitar essa oportunidade com os biocombustíveis?

Temos essa oportunidade, temos essa vocação para a produção de biocombustíveis, temos capacidade de produção, temos infraestrutura e tecnologia. Mas para aproveitarmos essas oportunidades no mercado de biocombustíveis, temos de ter eficiência logística. Eu gosto de usar o exemplo do café, que é uma planta originária da África. Nasceu na África, na Etiópia mais especificamente. E a África está do lado da Europa, que é o maior mercado consumidor de café do mundo. A Europa não produz café, ela importa café. 12% do café que é importado pela Europa vem da África, é muito pouco, poderia ser muito mais pela proximidade. Mas isso não acontece pela falta de logística. Eu acho que o Brasil vai liderar realmente a produção de biocombustíveis. Mas precisamos de empresas como a Ultracargo, que faz uma logística integrada, para permitir que esse biocombustível realmente alce voos maiores no mundo, chegue em mercados diferentes e favoreça a posição do Brasil nessa produção.

Recentemente, a Ultracargo concluiu a construção de novos acessos ferroviários a suas plantas de biocombustíveis – nas unidades de Paulínia, em São Paulo, de Palmeirante, em Tocantins, e em Rondonópolis (MT). Qual tem sido o impacto desses acessos na operação dessas unidades? E já se estuda novas conexões em outros terminais?

Eles já estão funcionando. São desvios ferroviários de alta capacidade, que garantem uma conexão ferroviária eficiente – o trem entra, carrega, descarrega e sai. E você faz também o frete de retorno. Por exemplo, com o desvio ferroviário que nós construímos em Paulínia, eu descarrego o etanol que vem lá do Mato Grosso e posso, na sequência, carregar os derivados que são produzidos ali na Replan (Refinaria Planalto de Paulínia, da Petrobras), ali do lado – nós temos uma conexão com a Replan, E assim, podemos abastecer o Mato Grosso em um modelo logístico em que você aproveita o frete de retorno, reduzindo custos, já que o trem vai ter que voltar para coletar mais etanol. Então esse é o tipo de movimento que a gente tenta fazer. Temos uma operação semelhante entre Itaqui, que fica no Maranhão, e Palmeirante, no Tocantins, como você mencionou. E essas são as visões que a gente tem para poder construir essa eficiência cada vez maior.

Qual é o maior desafio para garantir eficiência logística no setor de combustíveis?

Não há um único desafio. Eficiência é um trabalho em que você tem de olhar cada linha, cada minuto. Você tem que olhar cada operação que você faz. E cada segundo, cada operação ali conta. E queria fazer um adendo: segurança tem muito a ver com eficiência. Você não vai ter uma operação que seja segura se ela não for eficiente. Porque segurança é procedimento, eficiência também é procedimento. Então eu acho que quando a gente agrega eficiência no nosso processo, nós também agregamos segurança naquilo que a gente faz. E esse é o valor mais importante que nós temos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - GOVERNO AVANÇA NA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE ITAJAÍ

Projeto esperado para este ano prevê R\$ 350 milhões em investimentos e ampliação do calado para até 16 metros

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O projeto prevê investimentos de R\$ 350 milhões para a execução de obras de reestruturação, dragagem de aprofundamento e derrocamento organizadas em duas fases

O Ministério de Portos e Aeroportos concluiu e encaminhou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) o projeto definitivo para a

concessão do canal de acesso aquaviário ao Porto de Itajaí, em Santa Catarina. O envio dos estudos revisados e das minutas de edital e contrato marca a etapa final do processo no âmbito do ministério, deixando o projeto apto para a publicação do edital de licitação pela agência reguladora. A previsão é que o leilão seja realizado no segundo semestre deste ano.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a iniciativa visa recuperar a competitividade do terminal catarinense. “O Porto de Itajaí foi encontrado praticamente fechado, com impactos para a economia de Santa Catarina e do país. A concessão do canal representa mais um passo para aumentar a eficiência das operações”, afirmou.

O projeto prevê investimentos de R\$ 350 milhões ao longo dos 25 anos de contrato, para a execução de obras de reestruturação, dragagem de aprofundamento e derrocamento organizadas em duas fases. Até o terceiro ano da concessão, a empresa fará intervenções necessárias para homologar parâmetros e possibilitar a operação de navios da classe New Panamax, com até 366 metros de comprimento. Além disso, estão previstas a remoção de interferências (como o casco do navio Pallas e espigões), implantação do sistema VTS, que dará maior segurança à movimentação dos navios.

A partir do quarto ano, a concessionária irá se adequar para receber navios de última geração. Nesta etapa ocorrerá o derrocamento (remoção de material rochoso no canal externo) e a dragagem de aprofundamento, capacitando o porto para receber navios de 400 metros de comprimento.

O envio do projeto à Antaq ocorre após a revisão completa do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) pela Infra S.A., acrescentando recomendações e determinações do Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SÃO SEBASTIÃO INVESTIRÁ R\$ 5,29 MILHÕES EM PROGRAMAS AMBIENTAIS

Recursos atenderão exigências da licença ambiental do Ibama e serão destinados ao monitoramento de ecossistemas

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O Porto de São Sebastião anunciou investimento de R\$ 5,29 milhões para 2026 em ações de monitoramento ambiental, programas socioambientais e prevenção de emergências no litoral norte paulista. O aporte atende às exigências da licença de operação do Ibama e garante a continuidade de 22 programas ambientais permanentes.

Do total, R\$ 1,69 milhão será destinado a ações de emergência e treinamentos operacionais. Outros R\$ 1,65 milhão serão aplicados em programas do meio biótico, R\$ 1,15 milhão em iniciativas socioambientais e R\$ 800 mil em monitoramento do meio físico.



As iniciativas do Porto de São Sebastião incluem acompanhamento de manguezais, avifauna e biota aquática além da análise da qualidade da água, sedimentos e efluentes

As ações incluem acompanhamento de manguezais, avifauna e biota aquática, com monitoramento de peixes, plâncton e moluscos, além da análise da qualidade da água, sedimentos e efluentes. Também estão previstos o controle de material particulado, o monitoramento de emissões de gases de efeito

estufa e projetos de educação ambiental voltados às comunidades do entorno.

Segundo o presidente do Porto de São Sebastião, Ernesto Sampaio, o investimento busca alinhar a expansão das operações à preservação ambiental e à segurança operacional.

Em 2025, o porto já havia destinado R\$ 2,7 milhões ao monitoramento ambiental durante a dragagem de manutenção. Nessas operações, são adotados protocolos para reduzir impactos à fauna marinha, incluindo o acompanhamento de tartarugas e cetáceos.

Para 2026, também estão previstos reforços nos programas de gerenciamento de risco ambiental, com equipes de prontidão e treinamentos para atuação em situações de emergência.

O Porto de São Sebastião é vinculado à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo (Semil) e mantém os programas como condicionantes para sua operação. A iniciativa integra as ações da Semana do Meio Ambiente do Governo de São Paulo, que inclui eventos, fóruns e anúncios voltados à agenda climática, economia verde e desenvolvimento sustentável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - A FORÇA DOS CRUZEIROS MOVIMENTA SANTOS E AMPLIA OPORTUNIDADES



BRUNO GALOTI ORLANDI

Secretário de Assuntos Portuários e Emprego da Prefeitura de Santos, mestre e doutorando em Gestão e Políticas Públicas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV)
opinioao@portalbenews.com.br

A temporada de cruzeiros 2025/2026 no litoral paulista se encerrou no mês de abril com um resultado que reafirma a força do setor: R\$ 1,2 bilhão movimentados na economia regional. Um impacto expressivo, que consolida a atividade como um dos principais motores do turismo e da geração de renda na Baixada Santista.

Mais do que um número, esse volume traduz a capacidade do segmento de ativar uma ampla cadeia econômica. Cada escala de navio representa um fluxo que se espalha por hotéis, restaurantes, transporte, comércio e serviços, fortalecendo o ambiente de negócios e impulsionando o turismo local.

Santos, nesse cenário, mantém posição de destaque. Principal porta de entrada dos cruzeiros no Brasil, a cidade concentra cerca de 60% de todos os embarques de cruzeiristas do país, além de receber visitantes de diferentes regiões e ocupar lugar estratégico no mapa do turismo marítimo



nacional. Uma liderança construída ao longo dos anos e que se renova a cada temporada, com reflexos diretos na economia e na dinâmica urbana.

O desempenho financeiro da temporada mostra que o setor mantém sua relevância e capacidade de gerar resultados consistentes. Trata-se de uma atividade que vai além do fluxo turístico: ela estrutura oportunidades, movimentando setores diversos e contribui para a estabilidade econômica regional. E é justamente essa consistência que abre espaço para um novo avanço: o fortalecimento da qualificação profissional.

À medida que o setor se consolida, cresce também a importância de preparar a mão de obra local para acompanhar esse movimento. Não apenas para atender à demanda existente, mas para ampliar a participação da população nas oportunidades geradas pela atividade. Nesse contexto, iniciativas como o Projeto Tripulantes do Cenep ganham ainda mais relevância.

Desenvolvido pela Deck 4 Foundation e pela Autoridade Portuária de Santos, em parceria com a Prefeitura de Santos, por meio da Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego, o projeto atua na formação de jovens e profissionais da região para o mercado de turismo e cruzeiros. A proposta é clara: conectar o potencial econômico do setor com a capacitação prática de quem pode ocupar essas vagas, especialmente pessoas em situação de vulnerabilidade social, ampliando acesso à qualificação, ao desenvolvimento de competências e à inserção em um mercado com grande potencial de crescimento.

Os resultados já demonstram o acerto da iniciativa. A formação de alunos da Baixada Santista, com foco em atuação em navios e serviços associados, representa um passo importante na construção de um ecossistema mais integrado, onde desenvolvimento econômico e inclusão caminham juntos.

Mais do que preparar profissionais, o projeto fortalece a presença local dentro de uma indústria global. E isso amplia o alcance do impacto gerado pela temporada, permitindo que mais pessoas participem diretamente desse ciclo econômico.

Esse movimento reforça uma tendência positiva: a de que o turismo de cruzeiros em Santos não se limita à operação portuária, mas avança também na formação, na geração de oportunidades e no desenvolvimento social.

A temporada 2025/2026 deixa, portanto, um legado que vai além dos números. Ela evidencia a força do setor e, ao mesmo tempo, mostra como iniciativas estratégicas podem potencializar ainda mais seus resultados.

As perspectivas para os próximos anos também são animadoras. A confirmação de novos navios e da estreia de uma armadora espanhola na temporada 2026/2027 demonstra que Santos segue ampliando sua relevância no cenário internacional dos cruzeiros, fortalecendo sua capacidade de atrair investimentos, visitantes e novas oportunidades para a região.

Santos já é referência na recepção de cruzeiros. Agora, avança também como referência na preparação de profissionais para esse mercado. E é essa combinação entre operação forte, qualificação estruturada e visão de futuro que consolida o turismo marítimo como um vetor cada vez mais relevante para o desenvolvimento da região.

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

AS PERSPECTIVAS PARA OS PRÓXIMOS ANOS TAMBÉM SÃO ANIMADORAS. A CONFIRMAÇÃO DE NOVOS NAVIOS E DA ESTREIA DE UMA ARMADORA ESPANHOLA NA TEMPORADA 2026/2027 DEMONSTRA QUE SANTOS SEGUE AMPLIANDO SUA RELEVÂNCIA NO CENÁRIO INTERNACIONAL DOS CRUZEIROS, FORTALECENDO SUA CAPACIDADE DE ATRAIR INVESTIMENTOS, VISITANTES E NOVAS OPORTUNIDADES PARA A REGIÃO.

TRANSPORTES - PORTOS - SAI INICIA TESTES DE PEDÁGIO ELETRÔNICO SEM CANCELAS

Pórticos já instalados passam por validações técnicas antes da implantação definitiva do modelo de cobrança por fluxo livre

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Os pórticos na Anchieta e na Imigrantes incluem câmeras, sensores e antenas capazes de identificar veículos automaticamente por meio da leitura de placas e tags eletrônicas

A Ecovias Imigrantes finalizou a instalação dos pórticos do sistema eletrônico Siga Fácil, que será implantado no Sistema Anchieta - Imigrantes (SAI). Com isso, começou a fase de testes e validação da tecnologia e dos processos operacionais. Neste momento, não há cobrança de pedágio.

Os equipamentos estão posicionados na Via Anchieta, no km 33, e na Rodovia dos Imigrantes, no km 29, em ambos os sentidos. No futuro, eles irão substituir as atuais praças com cabines, localizadas nos km 31 da Anchieta e 32 da Imigrantes, que serão desativadas.

A etapa de testes é essencial para garantir a confiabilidade do sistema. Os trabalhos incluem avaliações técnicas, integração dos sistemas e calibração dos equipamentos responsáveis pela leitura e identificação dos veículos. Todo o processo é acompanhado pela Artesp (Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo), que fará a homologação após a conclusão das etapas.

Segundo o superintendente de Rodovias da Artesp, Roger Pêgas, esta fase marca um avanço importante na modernização do sistema de cobrança. Ele reforça que ainda não há cobrança e que os testes são necessários para assegurar que o modelo funcione com segurança, precisão e confiabilidade quando entrar em operação.

Free flow

Os pórticos utilizam tecnologia avançada de identificação veicular, já adotada em sistemas de fluxo livre no Brasil e no exterior. O conjunto inclui câmeras, sensores e antenas capazes de identificar veículos automaticamente por meio da leitura de placas e tags eletrônicas, mesmo em alta velocidade, neblina ou tráfego intenso.

As câmeras com tecnologia OCR fazem a leitura das placas dianteiras e traseiras em todas as faixas. Sensores a laser realizam a classificação dos veículos com base em altura, largura, comprimento e número de eixos. Já as antenas identificam as tags eletrônicas, complementando os dados coletados.

Todas as informações são enviadas a um sistema central, responsável por validar os dados e calcular a tarifa. Durante os testes, são feitas validações operacionais e cruzamento de informações para garantir a precisão das leituras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - PARANÁ SE APROXIMA DE MIL QUILOMETROS DE RODOVIAS PAVIMENTADAS EM CONCRETO

Estado soma mais de R\$ 5,1 bilhões em investimentos e concentra o maior programa de pavimentação rígida em andamento no país

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A técnica conhecida como whitetopping oferece maior durabilidade, menor necessidade de manutenção e melhor desempenho em rodovias com

O Paraná superou a marca de 979,5 quilômetros de rodovias e estradas pavimentadas em concreto, consolidando o maior programa de pavimentação rígida do país. Os investimentos já superam R\$ 5,1 bilhões e abrangem desde grandes corredores logísticos estaduais até estradas rurais e novas ligações metropolitanas. Os projetos são coordenados principalmente pelo Departamento de Estradas e Rodagem (DER-PR), mas também integram o programa Estrada Boa, da Secretaria da Agricultura e do Abastecimento (Seab), e

projetos da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (Amep).

A maior parte do volume está concentrada nas rodovias estaduais administradas pelo DER-PR: 780,66 quilômetros de pavimento rígido entre obras concluídas, em execução, licitadas e em planejamento, com investimentos superiores a R\$ 4,49 bilhões. Entre os destaques está a PRC-280, no Sudoeste do Paraná, que abriga o maior trecho contínuo de rodovia em concreto do Brasil — 142 quilômetros entre General Carneiro e Pato Branco, executados com a técnica whitetopping, em que o concreto é aplicado sobre a base asfáltica existente. A técnica oferece maior durabilidade, menor necessidade de manutenção e melhor desempenho em rodovias com tráfego intenso de veículos pesados.

Na Região Metropolitana de Curitiba, a Amep conduz duas grandes obras em pavimento rígido que somam 35,5 quilômetros e aproximadamente R\$ 448 milhões. A mais avançada é a nova ligação entre Mandirituba e São José dos Pinhais, com 26 quilômetros e mais de 80% de execução. A outra é o prolongamento da PR423, com 9,5 quilômetros ligando Curitiba e Fazenda Rio Grande até Araucária, considerada a maior obra viária dos últimos 30 anos na região metropolitana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - COLISÃO ENTRE HELICÓPTEROS DEIXA SEIS MORTOS NO RIO DE JANEIRO

Aeronaves se chocaram em voo no Recreio dos Bandeirantes; Cenipa investiga as causas do acidente
Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Um dos helicópteros caiu no pátio de um terreno alugado pela BYD, localizado no quarteirão entre a Avenida das Américas e as ruas Beth Lago e Rivadávia Campos

Dois helicópteros colidiram no ar na manhã deste domingo (14) no bairro de Recreio dos Bandeirantes, na zona sudoeste do Rio de Janeiro, matando os seis ocupantes das aeronaves. O acidente ocorreu às 8h59 e as causas ainda não foram esclarecidas. O

Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), da Força Aérea Brasileira (FAB), foi acionado e conduzirá a investigação oficial.

As aeronaves de matrículas PP-MAC e PR-DJJ se chocaram ainda em voo, antes de caírem em pontos distintos da região, a cerca de 100 metros um do outro, nas proximidades da Avenida das Américas. Segundo o Corpo de Bombeiros, cinco vítimas estavam a bordo de um dos helicópteros e



apenas o piloto se encontrava no outro. Não houve sobreviventes. Os corpos foram encaminhados ao Instituto Médico Legal (IML) Afrânio Peixoto, no Centro do Rio. Entre as vítimas estão cidadãos estrangeiros, conforme confirmou o prefeito Eduardo Cavaliere, sem detalhar nacionalidades.

Um dos helicópteros explodiu ao atingir o solo e caiu no pátio de um terreno alugado pela montadora de veículos elétricos BYD, localizado no quarteirão entre a Avenida das Américas e as ruas Beth Lago e Rivadávia Campos — área que abrigava anteriormente uma igreja desativada. O impacto provocou um incêndio que destruiu cerca de 20 veículos elétricos que estavam no local. A segunda aeronave caiu a aproximadamente 100 metros do primeiro ponto de impacto e não ficou completamente carbonizada, mas houve vazamento de combustível, contido pelas equipes de emergência. Câmeras de segurança de um condomínio próximo registraram os segundos finais da queda, incluindo a explosão imediata e o início do incêndio.

A operação de resposta ao acidente mobilizou cerca de 45 militares e 15 viaturas do Corpo de Bombeiros, com apoio do Grupo de Operações Especiais (GOEsp) e da Coordenadoria de Veículos Aéreos Não Tripulados. Também atuaram no local agentes da Polícia Civil, da Polícia Militar, da CET-Rio, do Centro de Operações Rio (COR) e da Comlurb. A pista lateral da Avenida das Américas, na altura da estação BRT Gilka Machado, sentido Santa Cruz, foi interditada e o trânsito precisou ser desviado para a pista central, causando retenções ao longo da manhã.

Em nota, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) informou que tomou ciência do acidente e está apurando a situação das aeronaves e dos pilotos envolvidos. A agência reiterou a passageiros da aviação geral que verifiquem a situação de empresas e aeronaves antes do embarque. Já o Cenipa informou que investigadores do Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Seripa 3), sediado no Rio de Janeiro, foram acionados para realizar a ação inicial. Segundo a FAB, durante essa etapa são aplicadas técnicas específicas para coleta e confirmação de dados, preservação de elementos e verificação preliminar dos danos causados às aeronaves, com o objetivo de reunir subsídios para a apuração das circunstâncias e das causas da colisão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - ANAC APROVA TRANSFERÊNCIA DE 20 AEROPORTOS DA MOTIVA PARA GRUPO MEXICANO

Aval regulatório libera operação de R\$ 11,5 bilhões entre a antiga CCR e a Asur, que amplia presença no mercado aeroportuário brasileiro

Do Estadão Conteúdo

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou, nesta sexta-feira (12), a anuência prévia para a transferência do controle societário da plataforma de aeroportos da Motiva, antiga CCR, para o Asur (Grupo Aeroportuario del Sureste), do México. A decisão foi tomada por unanimidade pela diretoria colegiada da agência reguladora. A operação envolve a venda de 20 aeroportos administrados pela CPC (Companhia de Participações em Concessões), braço de infraestrutura aeroportuária da companhia brasileira.

Segundo o diretor-relator da Anac, Roberto Honorato, a área técnica da agência avaliou que a compradora atendeu aos requisitos jurídicos, técnicos e fiscais exigidos para operações dessa natureza e que a transação não compromete a continuidade, a regularidade nem a qualidade dos serviços aeroportuários concedidos. Com o aval regulatório, a transação — anunciada pelas companhias em novembro de 2025 por R\$ 11,5 bilhões — ainda depende da conclusão das etapas contratuais e societárias entre as partes para ser efetivada.

O Asur é um dos maiores grupos aeroportuários da América Latina e opera atualmente 16 aeroportos no México, incluindo o de Cancún, além de concessões na Colômbia e em Porto Rico. A aquisição dos aeroportos brasileiros representa uma expansão significativa do grupo no continente e reforça o

interesse de operadores internacionais no mercado de infraestrutura aeroportuária do Brasil, que nos últimos anos acelerou o processo de concessões à iniciativa privada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

ENERGIA - CONSUMO DE ENERGIA NO BRASIL CAI QUASE 7% DURANTE JOGO DA SELEÇÃO

Concentração dos torcedores diante das telas reduziu o uso de energia, que teve picos de demanda após pausas e no fim da partida

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A queda de consumo registrada durante o jogo mostra o impacto da mobilização nacional em torno da seleção

A estreia da seleção brasileira na Copa do Mundo, no último sábado (13), provocou uma das maiores oscilações registradas no Sistema Interligado

Nacional (SIN) em um único dia. Dados divulgados pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) mostram que a carga do sistema caiu até 6,9% durante a partida contra o Marrocos, em comparação ao sábado de referência utilizado pelo operador (o dia 30 de maio) e voltou a disparar nos momentos em que os brasileiros se levantaram dos sofás, exigindo acompanhamento especial da operação do sistema elétrico.

O menor consumo registrado durante o jogo foi de 77.279 MW. O valor evidencia o impacto da mobilização nacional em torno da seleção: com milhões de pessoas concentradas diante das telas, atividades domésticas, comerciais e de lazer foram temporariamente interrompidas, reduzindo de forma expressiva o consumo de eletricidade em todo o país. O comportamento da carga se distanciou de forma expressiva do observado no dia de referência, que manteve níveis mais elevados ao longo da noite, enquanto a demanda registrada durante a partida apresentou trajetória de queda desde o início do jogo, às 19h.

O intervalo foi o primeiro grande teste para o sistema. Às 20h02, a carga subiu 2.826 MW em apenas oito minutos — volume equivalente, segundo o ONS, ao consumo médio do estado de Goiás. O movimento refletiu o retorno simultâneo dos torcedores a atividades como abrir geladeiras, usar eletrodomésticos, preparar alimentos e circular dentro das residências durante a pausa do jogo.

Com o reinício da partida, a demanda voltou a cair. O menor patamar do segundo tempo foi registrado às 21h04, pouco depois do começo da etapa final, reforçando o padrão histórico de concentração dos brasileiros diante dos televisores durante as Copas do Mundo.

O maior salto da noite ocorreu após o apito final. Às 21h27, o ONS registrou uma elevação de 4.307 MW em apenas 21 minutos — volume equivalente à carga média do Rio Grande do Sul —, à medida que a população retomava suas atividades habituais após o encerramento da partida.

Desafio

Para o operador, oscilações dessa magnitude representam um desafio operacional relevante. Medidas especiais foram adotadas em conjunto com os agentes do setor elétrico para garantir o pleno atendimento à carga durante os jogos da Copa do Mundo. As diretrizes foram estabelecidas previamente por meio de procedimentos específicos de operação, com o objetivo de assegurar a normalidade do funcionamento do SIN mesmo diante das bruscas oscilações provocadas pelos jogos da seleção brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

ENERGIA – ALTA TARIFÁRIA DEVE TER MÉDIA DE 8,6%

Aumento projetado para o ano pela Aneel está acima do IPCA, que tem previsão de 4,98%

Do Estadão Conteúdo

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) informou que o consumidor brasileiro deve sentir, em média, uma alta de 8,6% nas tarifas de energia elétrica em 2026, de acordo com nova edição do boletim “InfoTarifas”.

O valor projetado está acima do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), que tem previsão de 4,98% para o ano.

Pesaram no cálculo diversos fatores, em especial o aumento da inflação, os custos de energia e os componentes financeiros, incluindo a diminuição dos montantes de devolução de créditos tributários via PIS/Cofins. Esse último componente foi responsável por aliviar as tarifas de energia nos últimos anos e está sendo esgotado.

As quotas de Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), que oneram a tarifa de energia, representaram um efeito combinado de 1,4%. No ano passado, por exemplo, essa conta setorial foi fixada em R\$ 49,2 bilhões. Desse total, R\$ 46,8 bilhões foram pagos pelos consumidores de energia elétrica, mediante encargo incluído nas tarifas de uso dos sistemas de distribuição e transmissão.

O percentual de 8,6% é projetado para 2026 mesmo após a entrada dos recursos via repactuação de dívidas das geradoras hidrelétricas com utilização de áreas públicas, encargo conhecido como Uso de Bem Público (UBP). A diretoria da Aneel já aprovou as condições para distribuir aos consumidores de mais de 20 distribuidoras de energia elétrica o valor bilionário que será arrecadado com essa operação.

A diretoria da reguladora decidiu fazer uma distribuição visando equilibrar os balanços de custos das distribuidoras para que, no final, todos os consumidores de baixa tensão possam perceber reajustes tarifários próximos de 4,51%, patamar abaixo dos percentuais inicialmente previstos. Em alguns casos havia previsão de alta acima de 20%.

A repactuação de parcelas devidas a título do UBP está, até o momento, estimada em R\$ 5,53 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

BE JOB - OPINIÃO – GESTÃO - O BRASIL QUE NINGUÉM MEDE



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial, diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinioao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

O desperdício mais caro do País não aparece nas planilhas

“Quanto mais longe se consegue olhar para trás, mais longe se torna possível enxergar adiante” Winston Churchill (1874-1965; militar, escritor e primeiro ministro do Reino Unido de 1940 a 1945 e de 1951 a 1955)”

Na próxima semana, nossa filha, Camilla, assumirá seu primeiro cargo de liderança. Coincidentemente, em uma grande empresa dedicada à criação de conteúdo e soluções de aprendizagem corporativa.



Como pai, senti o orgulho que acompanha esses marcos silenciosos da vida. Levamos anos ensinando os filhos a atravessar a rua e, de repente, percebemos que estão atravessando o mundo sozinhos.

Mas o orgulho veio acompanhado de uma pergunta: O que estamos deixando para eles além dos ativos que construímos?

Refiro-me aos ativos invisíveis: julgamento, repertório, lições aprendidas em crises, negociações, erros e acertos. Aquilo que não aparece nos manuais.

Ao longo da minha trajetória na indústria, na gestão de pessoas, na operação portuária, na sala de aula e apoiando a alta gestão empresarial, observei o mesmo fenômeno repetir-se inúmeras vezes.

Uma liderança se aposenta, muda de empresa, deixa sua função.

E o conhecimento acumulado ao longo de décadas desaparece junto com quem o construiu.

Não por egoísmo. Mas porque ainda falhamos em transformar vivência em patrimônio coletivo.

O Brasil mede quase tudo: toneladas movimentadas, quilômetros pavimentados, produtividade, inflação, arrecadação, investimentos e indicadores operacionais cada vez mais sofisticados. E devemos medir.

Eficiência e eficácia são obrigações permanentes de qualquer organização séria.

O que não medimos é o custo do conhecimento que se perde.

Não medimos o julgamento que deixa de ser transmitido. O erro que volta a acontecer. A solução que precisa ser reinventada. O tempo consumido reaprendendo aquilo que alguém já havia descoberto antes.

Não há desperdício mais caro. Desperdiçar experiência compromete o futuro.

Nos setores de infraestrutura, logística, energia, mineração, portos e aeroportos, isso é ainda mais evidente. São atividades intensivas em conhecimento prático, relações institucionais e decisões tomadas sob pressão.

Quando uma geração parte levando consigo tudo o que aprendeu, o sistema inteiro recomeça alguns passos atrás. "Volte duas casas".

A boa notícia é que nunca tivemos tantas gerações convivendo simultaneamente nas organizações.

Os jovens chegam trazendo velocidade, familiaridade tecnológica e perguntas que desafiam velhas certezas.

Os mais experientes oferecendo contexto, discernimento e serenidade construída em decisões difíceis.

O futuro não pertence a uma geração. Pertence à capacidade de fazê-las conversar.

O problema nunca foi a diferença entre jovens e veteranos. O problema é a ausência de pontes entre eles.

Ao pensar em Camilla iniciando sua trajetória como líder, percebo que ela representa muito mais do que minha filha. Ela é como os filhos de muitos dos que leem esta coluna.



Simboliza uma geração inteira que chega preparada para enfrentar desafios inéditos, mas que precisa receber de nós algo que nenhuma tecnologia substitui: contexto.

Por isso, deixo uma mensagem não apenas para ela, mas para todos os filhos que começam a assumir responsabilidades nas organizações que ajudamos a construir.

Recebam o mundo com curiosidade. Questionem práticas estabelecidas. Aprendam rapidamente.

Mas não desprezem quem veio antes.

E a nós, que hoje ocupamos posições de liderança, cabe uma obrigação igualmente importante: não confundamos experiência com propriedade.

Aquilo que aprendemos não nos pertence. Pertence ao futuro. Ensinem. Compartilhem.

Criem espaços onde perguntas possam ser feitas e histórias possam ser contadas.

Porque recursos perdidos podem ser recuperados e estratégias equivocadas podem ser corrigidas. Até resultados ruins podem ser revertidos.

Mas o conhecimento que desaparece sem alcançar a próxima geração leva consigo oportunidades que jamais retornam.

Legado não é o que deixamos para as pessoas. Legado é o que deixamos nas pessoas.

Camilla — e todos os filhos que agora começam a ocupar seus lugares no mundo — herdarão empresas, instituições e tecnologias melhores do que aquelas que encontramos.

A pergunta é simples: eles herdarão também a nossa disposição de compartilhar o que aprendemos para que possam ir além de onde conseguimos chegar?

Esse é o Brasil que precisamos aprender a medir.

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

DEIXO UMA MENSAGEM NÃO APENAS PARA ELA, MAS PARA TODOS OS FILHOS QUE COMEÇAM A ASSUMIR RESPONSABILIDADES NAS ORGANIZAÇÕES QUE AJUDAMOS A CONSTRUIR. RECEBAM O MUNDO COM CURIOSIDADE. QUESTIONEM PRÁTICAS ESTABELECIDAS. APRENDAM RAPIDAMENTE. MAS NÃO DESPREZEM QUEM VEIO ANTES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/06/2026

JUSTIÇA - DEFENSORIA PEDE ADIAMENTO DO JULGAMENTO DE EDUARDO BOLSONARO

Pedido foi feito a Moraes sob a alegação de que a Primeira Turma tem um ministro a menos e isso pode comprometer o resultado

Do Estadão Conteúdo

A Defensoria Pública-Geral da União (DPU) pediu ao ministro Alexandre de Moraes que adie o julgamento da ação penal contra Eduardo Bolsonaro que investiga coação no processo da trama golpista, previsto para esta terça-feira, 16. O órgão alega que a Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) está com composição incompleta há oito meses e que isso pode comprometer o resultado do julgamento.

A vaga existe desde a aposentadoria do ministro Luís Roberto Barroso, em outubro de 2025, e até agora não foi preenchida. Sem um quinto integrante, a DPU aponta dois cenários problemáticos: se a Turma julgar com quatro ministros, um placar de 2 a 2 travaria a decisão e geraria problemas processuais futuros; se o impedimento do relator Alexandre de Moraes for reconhecido - tese levantada pela defesa nas alegações finais, o colegiado deliberaria com apenas três votos.



Alexandre de Moraes (foto) vai decidir se adia o julgamento que avalia se Eduardo Bolsonaro articulou sanções do governo Trump contra o Brasil e autoridades brasileiras

Para evitar os desfechos, a Defensoria invoca o artigo 41 do Regimento Interno do STF, que determina a convocação de um ministro da Segunda Turma para

completar o quórum. O órgão pede ainda que, caso Moraes indefira o pedido monocraticamente, a questão seja levada ao colegiado como questão de ordem no início da sessão de terça.

O processo contra Eduardo Bolsonaro tem como base denúncia da Procuradoria-Geral da República (PGR), segundo a qual Eduardo atuou, nos Estados Unidos, para buscar sanções contra autoridades brasileiras.

O STF vai julgar se o filho do ex-presidente Jair Bolsonaro articulou o tarifaço do governo de Donald Trump de 2025, além da suspensão de vistos de ministros e a aplicação da Lei Magnitsky.

De acordo com a PGR, o objetivo de Eduardo, na época, era pressionar o STF às vésperas do julgamento que condenou Jair Bolsonaro a 27 anos e três meses de prisão por tentativa de golpe de Estado.

Senado

A vaga de Barroso está em aberto há quase oito meses devido a interferência política do Senado na indicação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). O petista indicou Jorge Messias, o advogado-geral da União, para ocupar a cadeira no STF. Davi Alcolumbre (União Brasil-AP) atuou para barrar o nome escolhido pelo Palácio do Planalto.

Messias ficou cinco meses aguardando que o presidente do Senado levasse seu nome ao plenário e foi rejeitado por 42 votos. Duas semanas antes da votação, segundo informações do jornal "O Globo", Alcolumbre procurou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e pediu blindagem nas investigações sobre o caso Master. A rejeição, portanto, teria sido uma retaliação ao governo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

JUSTIÇA - ADVOGADO É CONDENADO POR DESVIOS

Wender Lima de Lima desviou dinheiro de idosos, analfabetos e indígenas no Maranhão

Do Estadão Conteúdo

Uma ação penal movida pelo Ministério Público do Maranhão - por meio da Promotoria de Justiça de Arame -, levou à condenação do advogado Wender Lima de Lima à pena de sete anos e quatro meses de reclusão em regime inicial fechado pelo crime de apro priação indébita majorada pelo exercício da profissão.

A sentença foi assinada pelo juiz Calleb Mariano Ribeiro, que responde pela Vara da Comarca de Arame - município com 25 mil habitantes situado a 476 quilômetros da capital São Luís. O Estadão busca contato com a defesa.

Wender também foi denunciado pelos crimes de falsidade ideológica e fraude processual qualificada. Ele pegou mais onze meses de detenção por esses delitos. O juiz impôs ao advogado pagamento de R\$ 207.866,50 a título de reparação mínima por danos materiais causados às vítimas atingidas por suas 'condutas ilícitas'.

A denúncia é de autoria do promotor de Justiça Felipe Augusto Rotondo, que responde pela Promotoria de Arame.

O Ministério Público do Maranhão informou que o advogado aproveitou-se de sua atividade profissional para efetuar o levantamento de 25 alvarás judiciais e homologações de acordos de clientes em situação de hiper vulnerabilidade, que incluíam pessoas idosas, analfabetos e indígenas da etnia Guajajara.

As investigações demonstraram que ele realizou saques em espécie e transferências dos valores diretamente para suas contas bancárias, retendo integralmente o dinheiro das causas e deixando seus representados desamparados.

A acusação também apontou que, após ser notificado pelo Ministério Público, Wender Lima de Lima teria tentado construir obstáculos contra a investigação apresentando oito 'Termos de Adimplemento' ideologicamente falsos. Para tanto, utilizou-se de artifícios para colher assinaturas de testemunhas em folhas de papel totalmente em branco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

INTERNACIONAL - FIM DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO! EUA E IRÃ CONFIRMAM ACORDO

Países encerram ações militares imediatamente e Estreito de Ormuz é totalmente liberado para a passagem de petroleiros

Do Estadão Conteúdo



O Estreito de Ormuz está 100% liberado pelos dois países. “Navios do mundo, liguem seus motores. Deixem o petróleo fluir!”, escreveu Trump

Agora é oficial! A guerra do Oriente Médio, envolvendo EUA, Israel e Irã, chegou ao fim. O acordo foi confirmado neste domingo por todas as partes, após 4 meses e meio de um conflito que rapidamente cresceu na região - chegando também ao Líbano e aos países que ofereciam base aos americanos.

Em tom triunfal, o presidente dos Estados Unidos confirmou a conclusão do acordo em uma mensagem em rede social. “O acordo com a República Islâmica do Irã agora está concluído. Parabéns a todos!”, disse ele em sua rede Truth Social.

Ele afirmou também que autorizou a retirada do bloqueio naval dos EUA na região do Estreito de Ormuz.

“Por meio deste post, autorizo plenamente a abertura sem cobrança de pedágio do Estreito de Ormuz e, simultaneamente autorizo a remoção imediata do bloqueio naval dos Estados Unidos”, declarou. “Navios do mundo, liguem seus motores. Deixem o petróleo fluir!”, acrescentou.



Pelo lado do Irã, a confirmação foi dada pelo vice-ministro das Relações Exteriores, Kazem Gharibabadi. Segundo a agência de notícias iraniana Fars, ele afirmou que “o texto do memorando de entendimento com os Estados Unidos foi finalizado, e a assinatura oficial do Memorando de Entendimento de Islamabad (capital do Paquistão) ocorrerá na sexta-feira, 19, na Suíça”.

Ainda segundo a Fars, após o ataque Israelense neste domingo a um subúrbio de Beirute, no Líbano, o Irã havia cancelado as negociações e se preparou para atacar Israel, mas teriam ocorrido concessões de última hora por parte do presidente dos EUA, Donald Trump, que convenceram os iranianos a desistirem do ataque, “incluindo a preservação da integridade territorial do Líbano, a retirada de Israel da fronteira com o Líbano e o levantamento imediato do bloqueio marítimo ao Irã”.

A conclusão do acordo foi anunciada mais cedo pelo primeiro-ministro do Paquistão, Shehbaz Sharif. O país asiático atuou como mediador entre os EUA e o Irã. “Os dois lados declararam a cessação imediata e permanente das operações militares em todas as frentes, inclusive no Líbano”, afirmou na rede social X. “A cerimônia oficial de assinatura será na sexta-feira, 19 de junho, na Suíça”, acrescentou.

Shehbaz disse que os mediadores vão promover uma série de reuniões esta semana. “Essas discussões pré-implementação estabelecerão as bases para as conversas técnicas e para a cerimônia oficial de assinatura”, disse.

Shehbaz Sharif ainda agradeceu aos EUA e ao Irã pelo compromisso em buscar uma solução diplomática, e também aos “aos nossos irmãos neste esforço de mediação”, Catar, Arábia Saudita e Turquia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/06/2026

INTERNACIONAL - EM GAZA, NADA MUDOU: 73 MIL MORTOS

Mesmo com o cessar-fogo no conflito contra o grupo Hamas, Israel mantém ataques

Do Estadão Conteúdo

O número de mortos palestinos na guerra entre Israel e Hamas ultrapassou 73 mil, informou o Ministério da Saúde de Gaza neste domingo, 14. Israel continuou a realizar ataques dentro do território apesar do acordo alcançado em outubro, sob a justificativa de que realiza ações contra o Hamas e outros militantes que representam uma ameaça, e em resposta a violações do cessar-fogo, incluindo ataques ocasionais. Cinco soldados israelenses morreram desde a trégua.

Segundo o ministério, mais de 173.200 pessoas foram feridas desde o início da guerra, que foi iniciada pelo ataque liderado pelo Hamas em 7 de outubro de 2023 contra Israel. Esse ataque resultou na morte de cerca de 1.200 pessoas e na captura de outras 251 como reféns.

O ministério da saúde, integrante do governo liderado pelo Hamas, é composto por profissionais médicos e mantém registros detalhados considerados confiáveis por agências das Nações Unidas e especialistas independentes. O órgão não faz distinção entre civis e militantes, mas afirma que mulheres e crianças constituem cerca de metade de todas as fatalidades.

Israel afirma que tenta evitar danos a civis e atribui suas mortes ao Hamas sob o argumento de que os militantes operam em áreas densamente povoadas.

A guerra deslocou a maior parte da população palestina de mais de 2 milhões de pessoas, deixou grandes partes do território em escombros e gerou escassez de alimentos, medicamentos e outros suprimentos básicos à medida que as passagens de fronteira com Gaza - todas controladas por Israel, exceto uma foram fechadas.

Em outra guerra, a que terminou neste domingo entre EUA e Irã, Israel fez ataques ao Líbano. Inclusive, houve ataques aéreos no sábado contra várias áreas perto de Nabatiyeh. Na operação, Israel matou duas pessoas. O Líbano retirou as tropas do sul do país após a incursão israelense na área.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/06/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

PREÇOS DO PETRÓLEO DESPENCAM, E BOLSAS GLOBAIS SOBEM APÓS ACORDO ENTRE IRÃ E EUA

Segundo mediador paquistanês, Washington e Teerã chegaram a um acordo para encerrar a guerra no Oriente Médio 'imediatamente e permanentemente' em todas as frentes, incluindo o Líbano

Por O Globo com agências internacionais — Rio de Janeiro



Navio carregado com petróleo nos Emirados Árabes Unidos — Foto: Karim Sahib/AFP

Os preços do petróleo despencaram nesta segunda-feira, após os Estados Unidos e o Irã anunciarem um acordo para encerrar o conflito no Oriente Médio. Por volta das 7h30 (hora de Brasília), o petróleo registrava queda de mais de 5%. O Brent para entrega em agosto, referência global do mercado, era negociado a US\$ 82,89 o barril, com recuo de 5,08%, enquanto o West Texas Intermediate (WTI), referência nos

Estados Unidos, apresentava queda de 5,51%, cotado a US\$ 80,20 o barril.

Enquanto isso, as bolsas asiáticas e europeias registraram alta, impulsionadas pelo acordo entre os Estados Unidos e o Irã. Nos EUA, os futuros também apresentavam alta no pré-mercado. Confira abaixo:

Na Ásia:

- Tóquio: +4,99%
- Seul: + 5,54%
- Hong Kong: +0,50%
- China: +2,39%

Na Europa:

- Londres: +0,14%
- Paris: +1,03%
- Frankfurt: +1,17%

Nos EUA:

- Futuro do Nasdaq: +2,00%
- Futuro do S&P: +1,22%
- Futuro do Dow Jones: +0,81%

Washington e Teerã chegaram a um acordo para encerrar a guerra no Oriente Médio "imediate e permanentemente" em todas as frentes, incluindo o Líbano, anunciou o mediador paquistanês na segunda-feira (horário local, noite de domingo em Brasília).

O presidente dos EUA, Donald Trump, afirmou nas redes sociais que o Estreito de Ormuz seria reaberto após a assinatura do acordo na sexta-feira. O tráfego por essa via navegável estratégica estava paralisado desde o início do conflito no final de fevereiro, provocando uma forte alta nos preços do petróleo. Um quinto do petróleo bruto mundial normalmente passa pelo Estreito de Ormuz.

"Antes do conflito, cerca de 140 navios transitavam pelo estreito diariamente. O tráfego melhorou, mas permanece bem abaixo do normal. Uma verdadeira reabertura teria, portanto, um impacto imediato (...)" nos preços do petróleo, disse Stephen Innes, analista da SPI Asset Management, no domingo.

Após acordo entre EUA e Irã, mais de 600 navios permanecem retidos e aguardam luz verde para cruzar o Estreito de Ormuz.

Os mercados globais de energia vêm sendo fortemente impactados pela guerra desde o início do conflito, no fim de fevereiro, quando Estados Unidos e Israel atacaram o Irã com o objetivo de conter seu programa nuclear.

A resposta de Teerã incluiu ataques em diversas áreas do Golfo Pérsico e o fechamento do Estreito de Ormuz, por onde, em tempos de normalidade, transitava cerca de um quinto do petróleo comercializado globalmente. Paralelamente, forças americanas também impuseram um bloqueio a embarcações ligadas ao Irã.

Após dispararem no início da guerra, os preços do petróleo perderam força nas últimas semanas diante dos sinais de aproximação entre Washington e Teerã e de indícios de retomada parcial dos fluxos de petróleo pelo estreito.

Além disso, países desenvolvidos recorreram às suas reservas estratégicas de petróleo, enquanto grandes importadores, especialmente a China, reduziram suas compras. Embora o acordo represente um importante alívio para os produtores de energia do Golfo, para a indústria global de transporte marítimo e para os consumidores, ainda existem obstáculos para a normalização completa do tráfego em Ormuz.

Entre eles estão a remoção de minas navais e a definição das novas exigências do Irã para o controle das embarcações que atravessam a região. Os contratos futuros de gás natural na Europa também registraram forte queda, chegando a recuar até 5,8%.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/06/2026

SERVIDORES DO IBGE ALERTAM SOBRE MUDANÇAS QUE PODEM POR EM RISCO CONTROLE SOBRE DADOS SIGILOSOS DE CIDADÃOS E EMPRESAS

Por Luciana Casemiro



Sede do IBGE — Foto: Tania Rêgo/Agência Brasil

Em um abaixo-assinado que começou a circular na última sexta-feira, servidores do IBGE pedem atenção da sociedade, da comunidade científica e do Congresso para mudanças que vêm sendo implementadas e que, segundo eles, podem representar risco de perda de controle sobre dados sigilosos de cidadãos e empresas armazenados pelo instituto há 90 anos.

Os servidores alertam que esses dados "podem conter

informações detalhadas, sensíveis ou potencialmente identificáveis sobre pessoas, famílias, domicílios, empresas, propriedades, produção, renda, saúde, território, endereços, campo e população". Ressaltam ainda que essas informações não podem ser tratadas "como simples matéria-prima de grandes bancos digitais, nuvens, plataformas de inteligência artificial, consultorias, fundações, empresas públicas ou privadas, big techs ou qualquer estrutura que o corpo técnico do IBGE não conheça, não controle e não possa fiscalizar plenamente".

Esse é mais um capítulo da disputa que vem sendo travada entre servidores e o presidente do IBGE, Marcio Pochmann. Na avaliação dos trabalhadores, Pochmann está implementando medidas que colocam em risco a autonomia e a credibilidade do instituto. São citados acordos com o Serpro, projetos de computação em nuvem, inteligência artificial, tratamento de grandes bases públicas de dados, o Sistema Nacional de Geociências, Estatísticas e Dados (Singed) e eventuais arranjos com conglomerados privados estrangeiros de tecnologia que poderiam afetar a soberania brasileira.

No texto, os trabalhadores afirmam não ser "contra tecnologia, inteligência artificial, integração responsável de registros administrativos, melhoria de sistemas ou cooperação entre órgãos públicos". O grupo se opõe, no entanto, à "perda de controle público, técnico e institucional sobre os dados coletados pelo IBGE". Também exige transparência sobre os acordos e parcerias que vêm sendo firmados pelo instituto e pede que órgãos de controle, autoridades de proteção de dados e privacidade, entidades científicas, a imprensa e organizações da sociedade civil acompanhem o processo.

Segundo os servidores, novas normas e projetos de integração de dados indicam que mudanças profundas podem estar avançando sem debate público suficiente e sem consulta ao corpo técnico afetado. O documento destaca a importância dos dados do IBGE para a formulação de políticas públicas e para a tomada de decisões por empresas. Também alerta que a coleta de informações poderá se tornar mais difícil caso haja desconfiança da população em relação ao sigilo dos dados.

O abaixo-assinado exige da presidência do IBGE, do Conselho Diretor da instituição e das áreas responsáveis pela nova arquitetura de dados transparência sobre qualquer projeto envolvendo o Serpro, programas internos de integração de dados, grandes bancos digitais, computação em nuvem, cruzamento de bases públicas, inteligência artificial, big techs, fundações, consultorias ou terceiros com acesso direto ou indireto a dados do IBGE.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/06/2026

SENADO TERÁ SESSÕES REMOTAS E PAUTA ESVAZIADA ENQUANTO VOTAÇÃO DA PEC 6X1 SEGUE INDEFINIDA

Davi Alcolumbre ainda não deu início à tramitação da proposta

Por Lauriberto Pompeu — Brasília



O presidente do Senado, Davi Alcolumbre — Foto: Carlos Moura/Agência Senado

O presidente do Senado Federal, Davi Alcolumbre (União-AP), marcou sessões de votações semipresenciais nesta semana para o plenário da Casa Legislativa. A decisão, que permite a participação de senadores em votações mesmo não estando em Brasília, atende a demandas de parlamentares, que têm preferido ficar em seus estados para articular as pré-campanhas eleitorais.

O período de festa junina e Copa do Mundo também contribui para afastar os senadores do Congresso.

A previsão é que o Senado se debruce sobre iniciativas de consenso, como o projetos que cria a Universidade do Esporte e o que transfere simbolicamente a capital do país para Salvador no feriado de 2 julho, que comemora a independência da Bahia.

O esvaziamento do Senado acontece em meio à pressão para que Alcolumbre avance com a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que dá fim à escala de trabalho 6x1. A Câmara aprovou a proposta no final de maio, mas o Senado ainda não decidiu como será a tramitação da medida.

O presidente do Senado também ainda não definiu quem será o relator da PEC. Entre os cotados estão o ex-presidente do Senado Rodrigo Pacheco (PSB-MG) e o líder do PSD na Casa, Omar Aziz (AM).

Alcolumbre tem reclamado da pressão para fazer a iniciativa andar de forma célere. Ele já disse que não vai colocar a PEC diretamente em plenário e que ela vai passar pelo menos por uma comissão.

De acordo com relatos de aliados do presidente do Senado, o caminho natural é que a PEC comece a tramitar na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), presidida pelo senador governista Otto Alencar (PSD-BA), que já sinalizou que vai trabalhar para fazer a proposta avançar. Não está definido, no entanto, se o texto vai passar por outra comissão antes de ir ao plenário.

A PEC da escala 6x1 tem sido articulada pelo governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva como uma forma de impulsionar a sua popularidade para a campanha de reeleição.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/06/2026

RETOMADA DE TARIFAÇÃO DE TRUMP ATINGIRIA 35,2% DAS EXPORTAÇÕES DO BRASIL PARA OS EUA, ESTIMA CNI

Levantamento considerou a balança comercial de 2024 e as sobretaxas sugeridas por investigações comerciais do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR)

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro

Se o governo Donald Trump for mesmo adiante na retomada das sobretaxas sobre as exportações do Brasil para os EUA, como resultado de investigações comerciais com base na seção 301 da Lei de Comércio, 35,2% das vendas, em valor, de produtores brasileiros para importadores americanos seriam afetadas, estima um estudo divulgado nesta segunda-feira pela CNI.



Área de movimentação de contêineres no terminal do Porto de Santos — Foto: Jonne Roriz/Bloomberg

No início do mês, o escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês) divulgou seu relatório sobre uma investigação administrativa sobre as práticas comerciais do Brasil, aberta em julho de 2025 — por causa de supostas práticas injustas, como favorecimento ao Pix em detrimento da

prestação de serviços de multinacionais americanas de meio de pagamento ou a taxação das importações de etanol.

O que é Seção 301? Entenda lei dos EUA que permite novo tarifaço de 25% contra o Brasil
Esse relatório sugere a aplicação de uma sobretaxa de 25% sobre os produtos enviados do Brasil, embora com uma longa lista de exceções. O relatório é parte do processo de investigação —



atualmente, corre um período de consultas públicas e ainda haverá uma audiência, em Washington. Só depois disso a Casa Branca decide se acata a sugestão do USTR.

Em paralelo, corre outra investigação com base na seção 301, sobre uso de trabalho forçado na indústria. Esse processo atinge a todos os países, não apenas o Brasil.

Hoje, boa parte das exportações brasileiras para os EUA está sujeita a uma tarifa mínima de 10%, imposta em fevereiro, com base numa nova fundamentação jurídica, após a Suprema Corte americana considerar inconstitucional uma parcela relevante do tarifaço.

Conforme uma lista de exceções, há bens isentos. Outra parte, como aço e seus derivados, tem tarifa de 25%, conforme outro dispositivo da Lei de Comércio, a seção 232.

Para estimar o impacto de possível nova taxa de 25%, com base nas investigações comerciais, a CNI considerou os dados da balança comercial de 2024. No ano retrasado, antes Trump voltar ao poder, a relação comercial resultava num superávit para os EUA, mas as exportações brasileiras também iam bem, na comparação com a série histórica.

Já em 2025, as vendas do Brasil para o mercado americano foram atingidas em cheio pelo tarifaço. A decisão da Suprema Corte e a retomada da taxa mínima de apenas 10% foi, portanto, um alívio para os exportadores neste ano, na comparação com o ano passado.

Considerando o cenário de 2024, 31,6% do total de exportações (cerca de US\$ 13 bilhões), em valor, estariam sujeitos a sobretaxas das duas investigações comerciais. Uma parcela menor, de 3,6% (US\$ 1 bilhão) do valor total, estaria sujeita apenas a sobretaxas da investigação sobre trabalho forçado.

Com esses dois grupos, as exportações brasileiras de 2024 sujeitas a sobretaxa subiria 54,1% do total.

Isso porque 18,9% (ou US\$ 8 bilhões) seguem sujeitos à tarifa adicional de 25% sobre os setores de aço e alumínio — aço e seus derivados são um item importante da pauta de exportações do Brasil para os EUA, com multinacionais da indústria siderúrgica utilizando operações combinadas, em que as unidades brasileiras mandam materiais para serem finalizados em fábricas americanas.

Os mais impactados

Tanto que os produtos de exportação mais atingidos, com uma sobretaxa de 37,5%, seriam, conforme a pauta de 2024:

- Ferro gusa não ligado;
- Açúcar de cana em forma sólida;
- Sebo não comestível;
- Alcool etílico não desnaturado;
- Molduras de madeira padrão de pinho.

Os produtos de exportação mais atingidos, com uma sobretaxa de 12,5%, seriam, conforme a pauta de 2024:

- Minério de ferro e concentrados, pelotas aglomeradas;
- Lajes de quartzito;
- Óleos essenciais de frutas cítricas de laranja;
- Silício;
- Pasta de madeira química, sulfato ou soda, graus para dissolução.

Segundo o levantamento da CNI, considerando as duas investigações comerciais, a taxa setorial sobre aço e alumínio, 45,9% do valor das exportações de 2024 (em torno de US\$ 19 bilhões) seguiriam sem tarifas adicionais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/06/2026

MAIS DE 600 NAVIOS AGUARDAM 'LUZ VERDE' PARA CRUZAR O ESTREITO DE ORMUZ APÓS ACORDO ENTRE EUA E IRÃ

Expectativa de reabertura da principal rota de transporte de petróleo do mundo pressiona o setor marítimo, enquanto preços do petróleo recuam no mercado internacional

Por O Globo — Teerã



Embarcações ancoradas no Estreito de Ormuz, próximo a Bandar Abbas, no sul do Irã — Foto: Amirhossein Khorgooei/ISNA/AFP

Mais de 600 embarcações permanecem retidas no Golfo Pérsico à espera da reabertura do Estreito de Ormuz, uma das mais importantes rotas marítimas para o transporte global de petróleo. Segundo a imprensa internacional, centenas de outros navios também aguardam nesta segunda-feira autorização para atravessar a passagem, cuja circulação segue restrita em meio às negociações entre Estados Unidos e Irã.

Após acordo entre EUA e Irã, petróleo despenca com possível reabertura do Estreito de Ormuz
Paquistão anuncia acordo entre EUA e Irã, que inclui Líbano; Irã ainda não se manifestou

A expectativa do setor marítimo é de que a situação seja normalizada nos próximos dias, após a assinatura de um acordo provisório de cessar-fogo entre os dois países. O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou que o acesso ao estreito será restabelecido assim que o entendimento entrar oficialmente em vigor. Até o momento, porém, não foram divulgados detalhes sobre o plano de reabertura da rota, e há a possibilidade de que Teerã adote novos mecanismos de controle para a passagem de embarcações.

Petróleo recua com expectativa de normalização

O anúncio do acordo já produz reflexos no mercado internacional de energia. Nesta segunda-feira, o petróleo continua em queda e é negociado abaixo dos US\$ 100 por barril. O Brent, referência para a Europa, era cotado em torno de US\$ 83 por barril durante a manhã, cerca de US\$ 1 abaixo do valor registrado no domingo.

Analistas avaliam que a retomada gradual da circulação no Estreito de Ormuz pode facilitar o escoamento de milhões de barris de petróleo, contribuindo para reduzir a pressão sobre os preços. Ainda assim, a normalização completa da rota pode enfrentar desafios logísticos devido ao elevado número de embarcações acumuladas à espera de autorização para atravessar a região.

No mercado de combustíveis, o movimento já começa a ser percebido. Nesta semana, o preço do diesel recuou cerca de três centavos em relação à anterior, enquanto a gasolina registrou alta de meio centavo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS RURAIS VAI CUSTAR R\$ 3,5 BI POR ANO EM ESTIMATIVA CONSERVADORA, DIZ LUPION

Presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária refuta impacto fiscal de R\$ 140 bi em 13 anos estimado pela Fazenda, que vê medida como 'pauta-bomba'

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - O presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), deputado federal Pedro Lupion (Republicanos-PR), refuta o argumento de que o projeto de renegociação de dívidas rurais, aprovado no Senado, é uma "pauta-bomba" do ponto de vista fiscal. Ele rebate o Ministério da Fazenda dizendo que a maior parte do funding do projeto é formada por recursos de fundos constitucionais, que não afetam o resultado primário do governo (saldo entre receitas e despesas, sem contar os juros da dívida).

"Estimamos que a medida vai custar algo em torno de R\$ 3,5 bilhões por ano ao Executivo com o custo da equalização da taxas de juros, fixadas em 3,5%, 5,5% e 7,5%, considerando a taxa Selic atual de 14,5% ao ano", disse Lupion, em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast.

O custo, pondera ele, pode ser menor à medida que a taxa Selic cair. Nos cálculos da bancada agropecuária, considerando a Selic atual, em estimativa conservadora, a renegociação das dívidas rurais pode custar R\$ 45,5 bilhões ao Executivo ao longo de 13 anos.

O número diverge dos R\$ 140 bilhões em 13 anos (prazo de pagamento para os refinanciamentos) de impacto fiscal previsto pela Fazenda. "Cento e quarenta bilhões de reais é o valor das dívidas que poderá ser alcançado com a renegociação, e não o custo. Além disso, o projeto é autorizativo e não obrigatório ao Executivo", rebate Lupion.

Lupion afirma que a frente está disposta a negociar o projeto, que retornou à Câmara dos Deputados, sem que o texto perca sua essência. Ele reconhece o risco de o governo vetar ou judicializar o projeto - como já sinalizou o ministro da Fazenda, Dario Durigan -, mas pondera que a discussão ocorre em meio ao período pré-eleitoral.

"Não acredito que o governo vai querer comprar uma briga desse tamanho com o setor", afirmou. A seguir, os principais trechos da entrevista.



Lupion reconhece o risco de o governo vetar ou judicializar o projeto, mas pondera que a discussão ocorre em meio ao período pré-eleitoral Foto: Wilton Junior/Estadão

O agronegócio registra inadimplência recorde, que pressiona tanto o setor agropecuário quanto o financeiro, com reflexo na liquidez de grandes bancos e chegando a recuperações judiciais. O que levou o setor a esse cenário?

São diversos fatores. A política de juros e a política econômica do atual governo são em parte responsáveis por boa parte desse endividamento do setor e pela dificuldade de acesso a crédito. Há também o câmbio volátil, as questões geopolíticas que encareceram custo de produção, com aumento dos preços dos fertilizantes e combustíveis, os preços das commodities em baixa, a falta de seguro rural nas últimas safras. É um endividamento grave, expressivo e crescente combinado à dificuldade do produtor em acessar crédito para a próxima safra.

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou que o projeto de renegociação de dívidas rurais seria um tiro no pé do agronegócio e que não há espaço fiscal para a medida, vista como 'pauta-bomba' pelo governo. Qual o real tamanho desse pacote?

Esse projeto não pode ser colocado ao lado das "pautas-bomba" ditas pelo governo, que adora criar narrativas nesse sentido. O governo gasta criando uma série de medidas eleitoreiras, o que tem feito continuamente no último ano, e aí não fala que é pauta-bomba? Para as pautas do governo, falam que é social, justa. Estamos falando de um setor que é responsável por 30% dos empregos gerados no

País, com enorme impacto sobre a economia. O projeto é autorizativo, com todas as regulamentações a serem feitas pelo governo. O projeto cria uma linha de crédito específica com funding prioritariamente de recursos que estão parados em fundos e do superávit do Fundo Social do Pré-Sal - ou seja, não entram na conta do resultado primário do governo. O único ponto em que é preciso a participação do governo com orçamento é na equalização de juros.

A Fazenda estimava impacto fiscal de R\$ 817 bilhões em 13 anos, o que foi reduzido para R\$ 140 bilhões em 13 anos, após a aprovação do projeto no Senado. Quais são os cálculos da bancada?

Estimamos que a medida vai custar algo em torno de R\$ 3,5 bilhões por ano ao Executivo com o custo da equalização da taxas de juros, fixadas em 3,5%, 5,5% e 7,5%, considerando a taxa Selic atual de 14,5% ao ano. Fora isso, prevemos participação do governo com aporte no fundo garantidor, mas este será remunerado. Então, não vemos como pauta-bomba, mas sim uma solução para o setor. Não estamos falando de uma securitização semelhante à que ocorreu na década de 1990. Não se trata de um Refis do agro. Hoje é uma dívida concentrada em bancos, fornecedores, com cooperativas, com tradings, cerealistas. A senadora Tereza Cristina (PP-MS) fez grande esforço para criar um projeto que pare em pé. A verdade é que o governo quer manter esses fundos para ficar usando-os de lastro nessas medidas eleitoreiras que tem adotado.

Além disso, o custo da medida pode ser ainda menor que os R\$ 3,5 bilhões por ano (R\$ 45,5 bilhões em 13 anos), considerando a expectativa de queda da taxa Selic. Esperamos que a Selic caia nos próximos anos, o que reduzirá o custo ao Tesouro para subsidiar as taxas previstas no projeto. O governo não consegue explicar como chegou a esses números, porque R\$ 140 bilhões é o valor potencial das dívidas a serem renegociadas com recursos do Sistema Nacional de Crédito Rural. Já o custo efetivo depende do spread de equalização das taxas ante a Selic, que pode cair com a Selic reduzindo, e varia conforme o volume potencial contratado.

Pode haver comprometimento de fontes de recursos para o Plano Safra a partir do uso dos recursos de Fundos Constitucionais?

Para alcançar o valor necessário para a renegociação, é preciso usar os recursos dos fundos. Plano Safra e renegociação das dívidas são coisas completamente diferentes. Não podemos deixar o tema ser contaminado e misturado. O Plano Safra foi decepcionante nos últimos anos, cobrindo praticamente 20% da safra brasileira com financiamento pelos recursos públicos e o montante restante com crédito privado. Com a atual taxa de juros e o endividamento elevado no setor, é muito difícil o produtor acessar o Plano Safra. Se o produtor estiver endividado, ele não vai acessar o Plano Safra.

O governo também afirma que o projeto fere a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) ao criar novas despesas sem apontar as fontes de receitas. O ministro da Fazenda repetiu hoje que o governo pode judicializar o tema e recorrer ao STF. Há espaço para resolver esse impasse?

Isso é narrativa. Estamos apontando os fundos, indicando de quais fontes vêm os recursos. Além disso, o projeto é autorizativo, não é obrigatório. Não acredito que, às vésperas de um período eleitoral, o governo vá querer comprar uma briga desse tamanho com todo um setor tão importante. Acho que eles vão ter de repensar politicamente, dado o espaço que o projeto vai tomar.

Quais riscos o sr. enxerga para o setor caso essa renegociação não seja consolidada?

Um colapso total do setor. E não estamos falando dos grandes produtores, porque o projeto atende até R\$ 10 milhões de dívidas por produtor. Estamos falando do pequeno e do médio produtor, que precisa do auxílio do Estado. Se não houver uma condição de arrolar essa dívida e fazer o pagamento, não temos condições de garantir que o produtor consiga se endividar para fazer a próxima safra. A grande maioria está sem condições de apresentar mais garantias e sem acesso ao crédito.

Nos bastidores, o governo cogita retornar à mesa a Medida Provisória que estava sendo preparada anteriormente. Por que o setor resiste à edição de uma MP?

A MP não atende porque vem muito aquém da necessidade real do setor, se vier no estilo da MP 1314/25, lançada ano passado para renegociar dívidas de produtores afetados por prejuízos climáticos. Além disso, uma MP passa a vigorar assim que for publicada, ou seja, não sabemos como ela viria e não há tempo para correção ou para contribuir com o debate. O governo tem usado o



expediente das medidas provisórias e sequer instala as comissões justamente para usá-las nos quatro meses da sua validade e depois deixa caducar. São situações que não podemos aceitar.

O ministro da Fazenda afirmou hoje que foi fechado um acordo com os senadores, que não foi cumprido. A bancada está aberta a novas negociações com o governo?

Podemos negociar, mas não vamos deixar cair por terra a essência do projeto, de uma renegociação de dívidas. Na Câmara, não podemos fazer grandes e amplas alterações. Não há muita margem para alteração.

As negociações do tema até o momento foram concentradas na equipe econômica. Falta envolvimento do Ministério da Agricultura para destravar as discussões?

Pedimos isso ao ministro André de Paula (em reunião na semana passada). Gostaria muito da participação efetiva do Ministério da Agricultura.

O governo já sinalizou que quer segurar o projeto na Câmara, tendo recorrido ao presidente da Câmara, Hugo Motta, para que o texto não seja pautado. O tema já foi tratado pela frente com Motta?

Estamos pedindo a ele uma conversa ainda nesta semana para tentarmos encontrar uma data para votação. Teremos sessões virtuais nas próximas duas semanas, festa de São João, que praticamente paralisa a Câmara dos Deputados. O tempo está contra nós, mas estamos fazendo uma articulação para negociar a prioridade a essa pauta. Não acredito que o presidente Hugo vá simplesmente colocar o projeto na gaveta. Não é o perfil dele.

É viável que o projeto esteja pronto até o início do Plano Safra, que começa em 1º de julho?

A pauta da Câmara está trancada, o que é inaceitável. Outro ponto é pautar a discussão com os líderes. Também é necessária a definição do presidente Hugo quanto à relatoria e quanto ao trâmite que o projeto terá dentro da Câmara para ter a urgência e poder chegar ao plenário rapidamente. São pontos que precisaremos conversar com o presidente Hugo. Estamos correndo para tentar buscar uma solução. E ainda pode ter veto no caminho, discussão de sanção, promulgação; é difícil. Será mais uma briga para derrubar o veto. Quando o governo não tem voto, ou judicializa no Supremo (Tribunal Federal) ou veta.

Esse projeto escala ainda mais as tensões neste ano e pode afastar os produtores, que já são resistentes, ainda mais do governo Lula?

É uma questão que independe de ser um ano eleitoral; é a briga de um setor pela sua sobrevivência. Não acredito que o governo vai querer comprar uma briga desse tamanho em ano eleitoral.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/06/2026

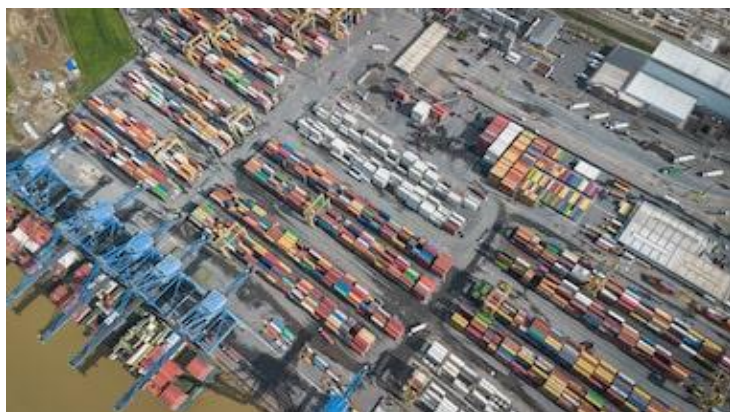
NOVAS TARIFAS DOS EUA PODEM IMPACTAR MAIS DE UM TERÇO DAS EXPORTAÇÕES DO BRASIL EM ATÉ 37,5%

Segundo a CNI, parcela das exportações brasileiras submetidas a alguma taxa adicional poderia chegar a 54,1%; medida prejudica cadeias produtivas, afirma entidade

Por Mateus Maia (Broadcast)

BRASÍLIA - A Confederação Nacional da Indústria (CNI) projeta que, caso as novas tarifas propostas pelo Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR) entrem em vigor, 31,6% das exportações brasileiras ao país norte-americano teriam uma tarifa de 37,5%, o que representaria um aumento de 27,5 pontos percentuais em comparação à tarifa atual de 10%. Outros 3,6% das exportações teriam um aumento de 10% para 12,5%, um acréscimo de 2,5 pontos percentuais.

Caso as recomendações sejam implementadas, 35,2% das exportações brasileiras para os Estados Unidos passarão a estar sujeitas às novas tarifas. Considerando também as medidas setoriais da Seção 232 já em vigor, a parcela das exportações brasileiras submetidas a alguma taxa adicional poderia chegar a 54,1%.



Parcela das exportações brasileiras submetidas a alguma taxa adicional pode chegar a 54,1% Foto: Anderson Coelho/Estadão

O presidente da CNI, Ricardo Alban, diz que as medidas tarifárias propostas vão provocar impactos negativos em cadeias produtivas. “A eventual imposição de novas tarifas não beneficia nenhum dos lados. Elas aumentariam custos para empresas, reduziriam a competitividade e criariam incertezas para investimentos. O caminho

mais eficiente é o diálogo, baseado em critérios técnicos e na busca de soluções que preservem uma parceria econômica estratégica para ambos os países.”

O ferro-gusa é um dos itens que pagaria 37,5% de tarifa adicional em vez de 10%, como atualmente é aplicado com base na Seção 122. O produto respondeu em 2024 por US\$ 1,5 bilhão das exportações brasileiras destinadas aos Estados Unidos.

Cinco produtos que podem ser impactados com tarifa de 37,5%:

- Ferro-gusa não ligado;
- Açúcar de cana em forma sólida;
- Sebo não comestível;
- Álcool etílico não desnaturado;
- Molduras de madeira padrão de pinho.

Cinco produtos que podem ser impactados com tarifa de 12,5%:

- Minério de ferro e concentrados, pelotas aglomeradas;
- Lajes de quartzito;
- Óleos essenciais de frutas cítricas de laranja;
- Silício;
- Pasta de madeira química, sulfato ou soda, graus para dissolução.

O levantamento considera as listas de exceções publicadas pelo USTR e mantém isentas as exportações que já estão sujeitas às medidas da Seção 232, conforme relatórios divulgados pelo órgão.

Nos dias 6 e 7 de julho, o USTR realizará audiências públicas sobre as duas investigações para discutir as medidas e receber contribuições de empresas, entidades e governos. Também será possível enviar manifestações por escrito.

Para a CNI, essa etapa é uma oportunidade adicional para que o Brasil reforce, com informações e evidências técnicas, que se trata de medidas injustificadas e que prejudicam a relação econômica entre os dois países.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/06/2026

OPINIÃO - SE CONFIRMADO, FIM DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO TAMBÉM BENEFICIARÁ CONSUMIDOR BRASILEIRO
Por Cláudio Considera



Caso se confirme o fim da guerra entre Estados Unidos e Israel contra o Irã, além dos evidentes benefícios humanos do fim do conflito bélico, a economia mundial poderá, gradativamente, se recuperar. Principalmente se o Estreito de Ormuz foi reaberto sem exceções, liberando o fluxo marítimo de parte do petróleo produzido mundialmente. Para o Brasil, terá uma repercussão boa, embora reduza a exportação de petróleo.

Tratando exclusivamente de economia - porque fim de guerras sempre será uma excelente notícia -, com o tempo deverão cair os preços do óleo diesel. O Brasil

importa cerca de 20% do que é consumido no país, combustível essencial para o transporte rodoviário. Isso, em tese, reduzirá a pressão sobre os preços da maioria dos produtos, como alimentos.

Digo em tese porque os postos de abastecimento costumam reajustar rapidamente para cima os preços dos combustíveis, mas demoram para reduzi-los quando o mercado favorece esse corte.

Do ponto de vista das exportações, o Brasil, que aumentou as exportações de petróleo para a China, grande consumidor desse combustível fóssil produzido no Oriente Médio, terá de procurar novos mercados.

Guerras sempre desestabilizam a economia, pelas incertezas que provocam. Como é o caso do ataque russo à Ucrânia, que ocorre desde Fevereiro de 2022, na retomada do conflito iniciado em 2014. Essa guerra, além das perdas humanas irreversíveis, e da destruição de diversas áreas da Ucrânia, impacta os mercados de fertilizantes - o Brasil importa cerca de 85% do que utiliza nas lavouras, de óleo e gás.

Torço, portanto, para que o anunciado fim da guerra no Oriente Médio realmente se confirme, poupando vidas, infraestrutura, economia, importações e exportações. E que influencie Rússia e Ucrânia a interromper seu conflito, que já dura mais do que a Primeira Guerra Mundial.

Os bilhões (trilhões?) de dólares ou euros que os países costumam gastar em armamentos poderiam ser utilizados para desenvolver novos medicamentos contra o câncer, para combater a fome no mundo - estima-se que afete 673 milhões de pessoas -, para levar água potável para dois bilhões de humanos que ainda não contam com esse insumo básico à vida etc.

Toda vez que surge uma nova guerra, duvido da inteligência humana para resolver conflitos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/06/2026

LIÇÃO MEXICANA: DÍVIDA CRESCENTE E RIGIDEZ FISCAL MANTÊM BRASIL SOB ALERTA DAS AGÊNCIAS DE RISCO

Problemas que pesaram sobre a nota do México têm paralelos concretos na situação brasileira, como o crescimento da dívida pública, a rigidez dos gastos obrigatórios e a dificuldade de produzir superávits fiscais suficientes para estabilizar o endividamento

Por Letícia Correia

O corte na nota de crédito do México pela Moody's ligou um sinal de alerta entre analistas para os riscos fiscais na América Latina. Para economistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast, o Brasil pode enfrentar pressão semelhante a partir de 2027, após as eleições, período visto como decisivo para a trajetória das contas públicas.

A Moody's rebaixou os ratings de longo prazo do México, citando enfraquecimento sustentado da solidez fiscal, diante de gastos rígidos e a limitação da capacidade de estabilizar a dívida em um ambiente de baixo crescimento.

Já a S&P Global manteve a classificação de risco do país em BBB, mas mudou a perspectiva de estável para negativa, sinalizando que um rebaixamento da nota pode ocorrer nos próximos anos caso o quadro fiscal se deteriore.

A avaliação predominante é de que o caso mexicano não se replica de forma direta no Brasil, mas serve como advertência. Os problemas que pesaram sobre a nota do México têm paralelos concretos na situação brasileira, como o crescimento da dívida pública, a rigidez dos gastos obrigatórios e a dificuldade de produzir superávits fiscais suficientes para estabilizar o endividamento.

Na semana passada, a equipe da Moody's esteve no Ministério da Fazenda e, segundo o ministro Dario Durigan, "a conversa foi muito boa". "O fiscal é o grande ponto, mas não tem grandes outros temas", afirmou, em entrevista ao Estadão/Broadcast. Durigan disse ter explicado aos representantes quais são as dificuldades e o projeto futuro. "Em grande medida é essa: manter limite (de despesas), compromisso com convergência da dívida (compromisso de colocar a dívida pública em trajetória de estabilização) e fazer superávit a partir do próximo ano."

Para justificar o rebaixamento do México, a Moody's apontou uma combinação de fatores, como déficits fiscais em elevação, crescimento econômico fraco no período pós-pandemia — com média de apenas 0,9% entre 2019 e 2025, segundo levantamento da Austin Rating —, a necessidade de aportes bilionários do governo na estatal de petróleo Pemex e a forte dependência econômica dos Estados Unidos.

Um dos fatores que diferencia o Brasil do México é a posição energética. Enquanto o México precisa injetar recursos na Pemex e sofre com infraestrutura de energia deficiente, o Brasil é exportador de petróleo e tem se beneficiado de conflitos internacionais que elevam o preço do barril.

Segundo João Leme, economista da Tendências Consultoria Integrada, como o Brasil importa refinados majoritariamente da Rússia, e não do Oriente Médio, o quadro fiscal não é negativamente afetado pelas tensões no Golfo.



Durigan diz que é compromisso de colocar a dívida pública em trajetória de estabilização Foto: wilton junior

Além disso, o Brasil apresenta crescimento num ritmo próximo de 3% nos últimos anos. Leme reforça que, embora a economia brasileira não cresça a "ritmos vertiginosos", ela ainda apresenta um ímpeto de expansão.

Os fundamentos externos também funcionam como um primeiro amortecedor. "O Brasil é menos exposto a riscos internacionais em comparação ao México", afirma Leme, da Tendências. Ele lembra que, na última avaliação, a Moody's manteve a nota do Brasil em Ba1, reconhecendo uma economia grande e diversificada, dívida denominada em moeda nacional, reservas cambiais confortáveis sob todas as métricas do FMI e menor suscetibilidade a choques energéticos globais.

Países emergentes estão vulneráveis na condução do endividamento

O rebaixamento da nota mexicana não surpreende Alex Agostini, economista-chefe da Austin Rating. "Países emergentes continuam vulneráveis na condução de seus endividamentos no período pós-pandemia." Ele acrescenta que o México conseguiu reduzir sua relação dívida/PIB de quase 52% para 45%, mas que esse avanço foi anulado pela perspectiva de crescimento muito baixa, que funciona como um contraponto altamente negativo na ótica das agências.

Contudo, considerando o cenário fiscal do Brasil atualmente, na análise da Austin, “o País está muito mais próximo de um downgrade (rebaixamento da nota de crédito) do que de um upgrade (elevação da nota)”, afirma.

As projeções da Instituição Fiscal Independente (IFI), contidas no Relatório de Acompanhamento Fiscal nº 107, indicam que a dívida bruta do governo geral deve atingir 82,7% do PIB em 2026 e avançar para 86,2% do PIB em 2027. Segundo a IFI, em um cenário mais adverso, a dívida poderia ultrapassar 100% do PIB ao longo da próxima década.

O quadro fiscal é desconfortável, segundo o economista-chefe da Warren Investimentos, Felipe Salto. Ele estima que o resultado primário necessário para estabilizar a dívida/PIB gira em torno de 2% do PIB, enquanto a projeção da Warren para 2026 é de déficit de 0,4% do PIB. “Esse esforço de 2,4 pontos percentuais do PIB, em dois anos, por exemplo, requereria elevação de receitas e contenção da alta das despesas que ultrapassam os efeitos gerados pela mera aplicação das regras do novo arcabouço fiscal”, diz Salto.

Já Jeferson Bittencourt, economista-chefe do ASA, vai além e questiona a narrativa do governo de ajuste em curso, já que o Ministério da Fazenda defende que há consolidação fiscal real e estrutural. “Não consigo ver um ajuste fiscal em curso no Brasil. O que veremos é a dívida bruta crescer 11% ao longo do último mandato”, afirma Bittencourt.

Ele também chama atenção para o uso de políticas parafiscais — operações realizadas por bancos públicos, fundos ou linhas de crédito — que nem sempre aparecem imediatamente no resultado fiscal, mas podem elevar a dívida pública. “O que ocorre são operações de diferentes características, que não sensibilizam o resultado primário de imediato, mas que prejudicam a dinâmica da dívida.

A rigidez orçamentária é apontada como o principal fator estrutural que mantém o Brasil distante do grau de investimento. Salto calculou que 95,3% das despesas primárias são obrigatórias por lei ou pela Constituição, deixando apenas 4,7% do orçamento para gastos discricionários.

Leme acrescenta que o ciclo vicioso entre as políticas fiscal e monetária amplifica o problema: o desequilíbrio nas contas públicas obriga o Banco Central a manter a Selic elevada, o que encarece o custo de rolagem da dívida - cerca de metade da dívida pública tem rendimento atrelado à Selic, o que faz o custo dos juros subir quando a taxa básica aumenta. É considerado impossível o Brasil melhorar em direção ao grau de investimento enquanto o problema fiscal não for efetivamente endereçado”, afirma.

Horizonte de 2027 será decisivo para nota de crédito

A leitura consensual entre os especialistas é de que nenhuma grande agência deve alterar a nota do Brasil no curtíssimo prazo, mas que o horizonte de 2027 será decisivo. “As agências de rating devem manter a nota do Brasil estável no curtíssimo prazo. Contudo, a partir de 2027, as perspectivas dependerão crucialmente do posicionamento do próximo governo”, diz Leme.

Agostini é mais categórico. Para ele, independentemente de quem vença as eleições, as travas políticas e orçamentárias devem ser severas para evitar o downgrade da nota.

Procurado pelo Estadão/Broadcast, o Ministério da Fazenda rechaçou a leitura de fragilidade fiscal. Em nota, a pasta detalhou metas de superávit primário do Governo Central de 0,50% do PIB em 2027, avançando para 1,50% em 2030, sustentadas por medidas estruturais tanto pelo lado da despesa, como a nova regra de indexação do salário mínimo e a revisão de elegibilidade do abono salarial, quanto da receita, com tributação de fundos exclusivos e offshores e redução de benefícios tributários.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/06/2026

VALOR ECONÔMICO (SP)

EXCLUSIVO: IG4 FAZ OFERTA POR CRÉDITOS DETIDOS POR CREDORES DA RAÍZEN

Gestora pretende adquirir 50% mais um dos créditos, tornando-se controladora da companhia após a reestruturação financeira

Por Mônica Scaramuzzo e Stella Fontes, Valor — São Paulo



Raízen — Foto: Reprodução

A gestora IG4, que recém-assumiu o cocontrole da Braskem, fez uma oferta não vinculante pelos créditos da Raízen, apurou o Valor com fontes do mercado financeiro. A companhia informou, na sexta-feira (12), que conseguiu a adesão de 80,1% dos credores ao processo de recuperação extrajudicial, que busca reestruturar dívidas de R\$ 64,7 bilhões.

Fontes afirmam que a gestora pretende adquirir 50% mais um dos créditos, tornando-se controladora da companhia após a reestruturação financeira, e vai submeter uma proposta para esses credores, em sua maioria detentores de títulos de dívida emitidos no exterior, debêntures e Certificados de Recebíveis do Agronegócio (CRAs).

A IG4 vai ter de convencer uma base pulverizada de credores a embarcar no negócio — a pretensão é atrair ao menos 50% mais um dos créditos que vão ser convertidos em “equity” (ações), conforme o plano da Raízen. Se essa fatia mínima não for alcançada, a oferta da gestora não seguirá adiante, comentou uma fonte.

O desafio da joint venture de açúcar, etanol e combustíveis entre Cosan e Shell é grande. No maior plano de recuperação extrajudicial da história do país, um passo importante foi conseguir a adesão dos credores ao plano, que vai tornar esse grupo controlador da empresa.

A proposta é converter 45% da dívida em ações ao preço de R\$ 0,25 por papel, entregando aos credores mais de 80% da empresa. Os 55% restantes serão reperfilados. A Shell fará um aporte financeiro direto de R\$ 3,5 bilhões na Raízen e a Aguassanta, holding do controlador da Cosan, Rubens Ometto, poderá aportar outros R\$ 500 milhões.

Segundo interlocutores, o objetivo da IG4 é tentar conduzir uma reestruturação de forma organizada na Raízen, uma vez que os credores da companhia hoje estão dispersos tanto em termos de tíquete quanto de geografia.

Se o plano se concretizar, um passo seguinte seria assumir o braço de açúcar e etanol da Raízen. Fontes afirmam que a Shell não tem interesse nos ativos relacionados ao agronegócio mas sim na distribuição de combustíveis. O plano de recuperação extrajudicial prevê a cisão da companhia em duas, separando os braços de negócio na Raízen Combustíveis e na Raízen Energia.

Uma vez que a conversão de 45% das dívidas em ações da Raízen deve acontecer no prazo de seis meses, a IG4 teria esse período para negociar a compra dos créditos. Procurada, a gestora não comentou.

Maior produtora de açúcar e etanol do país, a Raízen executou investimentos pesados nos últimos dez anos para expandir e diversificar seus negócios, mas apostas erradas — como no caso do etanol de segunda geração (E2G), que não trouxe o retorno esperado — e a execução de muitos projetos ao mesmo tempo comprometeram seu balanço, especialmente com a elevação das taxas de juros.

A companhia já se desfez de pelo menos R\$ 5 bilhões em ativos e, há duas semanas, chegou a um acordo para venda de suas operações na Argentina, por US\$ 1,42 bilhão, para um consórcio liderado pela trading suíça Mercuria Energy Group, conforme antecipou o Valor. Há mais ativos no pacote de desinvestimentos, segundo fontes.

A operação que a IG4 tenta costurar na Raízen é semelhante à que foi levada a cabo na Braskem, cujo controle hoje é compartilhado entre a gestora e a Petrobras.

Por meio de um acordo que passou pelos bancos credores da Novonor, que tinham como garantia dos empréstimos as ações da petroquímica que eram detidas pela antiga Odebrecht, o Fundo Shine, gerido pela IG4, assumiu 50,1% do capital com direito a voto da Braskem.

Sob um novo acordo de acionistas, IG4 e Petrobras pretendem conduzir uma reestruturação financeira e operacional da Braskem. As conversas com credores da companhia, que assim como a Raízen está fortemente alavancada, já começaram e o objetivo é reestruturar os passivos dentro de um processo extrajudicial.

No caso da Braskem, segundo fontes ouvidas pelo Valor, a intenção das sócias seria chegar a um plano mais focado em alongamento de prazo do que de desconto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/06/2026

BRASKEM VIRA RÉ EM AÇÃO SOBRE AFUNDAMENTO DE SOLO EM MACEIÓ

A Justiça Federal em Alagoas aceitou denúncia do Ministério Público Federal. Ex-executivos da companhia e técnicos também são alvo da ação

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Bairro de Maceió (AL) que teve afundamento do solo causado pela extração de sal-gema — Foto: Joédson Alves/Agência Brasil

A Justiça Federal em Alagoas aceitou denúncia do Ministério Público Federal (MPF) contra a Braskem, tornando a petroquímica ré em uma ação penal relativa ao afundamento do solo em cinco bairros de Maceió. Ex-executivos da companhia e técnicos ligados à atividade minerária também são alvo da ação.

O solo em cinco bairros da capital alagoana cedeu, em movimentação atribuída à antiga mineração de sal-gema da Braskem, levando à desocupação de milhares de imóveis e realocação de cerca de 60 mil pessoas. A companhia já pagou ou reservou em balanço cerca de R\$ 20 bilhões, no total, para fazer frente ao problema socioambiental, que veio à tona entre 2018 e 2019.

Em decisão proferida na última sexta-feira (12), o juiz substituto da 1ª Vara Federal, Sergio Feitosa, determinou o prosseguimento parcial da ação, argumentando que a denúncia traz exposição detalhada dos fatos atribuídos aos acusados, além de provas “técnicas e documentais”.

“A inicial do processo traz exposição detalhada e organizada quanto aos fatos criminosos, narrando seu contexto geral ao longo dos anos, mas também indicando a possível atuação de cada um dos acusados, como teriam supostamente agido ou se omitido para consecução dos tipos penais

imputados, bem como descrevendo o elemento subjetivo das infrações”, escreveu o magistrado, conforme nota disponível no portal da Justiça Federal da 5ª Região (TRF-5).

Na ação, o MPF relaciona os crimes de poluição ambiental qualificada, elaboração e apresentação de estudos ambientais supostamente falsos ou enganosos, extração irregular de recursos minerais e dano qualificado ao patrimônio.

A decisão atendeu parcialmente à denúncia do MPF porque o juiz federal reconheceu a prescrição em caso de condutas mais antigas. “Apesar disso, a Justiça Federal assegura o prosseguimento da ação quanto às infrações remanescentes, garantindo a continuidade da apuração e a busca por responsabilização”, informa o comunicado.

Em nota, a Braskem reiterou “seu compromisso com a sociedade alagoana, assim como o respeito e solidariedade para com os moradores afetados”. “A empresa se pronunciará oportunamente nos autos do processo e ressalta que, desde o início das apurações, contribuiu, assim como seus integrantes, com as informações e esclarecimentos solicitados”, informou.

A companhia disse ainda que “sempre atuou em conformidade com as leis e regulações do setor, informando e prestando contas regularmente às autoridades competentes”. “Seguiremos empenhados no cumprimento de todos os compromissos assumidos.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/06/2026

EXCLUSIVO: IG4 FAZ OFERTA POR CRÉDITOS DETIDOS POR CREDORES DA RAÍZEN

Gestora pretende adquirir 50% mais um dos créditos, tornando-se controladora da companhia após a reestruturação financeira

Por Mônica Scaramuzzo e Stella Fontes, Valor — São Paulo



Raízen — Foto: Reprodução

A gestora IG4, que recém-assumiu o cocontrole da Braskem, fez uma oferta não vinculante pelos créditos da Raízen, apurou o Valor com fontes do mercado financeiro. A companhia informou, na sexta-feira (12), que conseguiu a adesão de 80,1% dos credores ao processo de recuperação extrajudicial, que busca reestruturar dívidas de R\$ 64,7 bilhões.

Fontes afirmam que a gestora pretende adquirir 50% mais um dos créditos, tornando-

se controladora da companhia após a reestruturação financeira, e vai submeter uma proposta para esses credores, em sua maioria detentores de títulos de dívida emitidos no exterior, debêntures e Certificados de Recebíveis do Agronegócio (CRAs).

A IG4 vai ter de convencer uma base pulverizada de credores a embarcar no negócio — a pretensão é atrair ao menos 50% mais um dos créditos que vão ser convertidos em “equity” (ações), conforme o plano da Raízen. Se essa fatia mínima não for alcançada, a oferta da gestora não seguirá adiante, comentou uma fonte.

O desafio da joint venture de açúcar, etanol e combustíveis entre Cosan e Shell é grande. No maior plano de recuperação extrajudicial da história do país, um passo importante foi conseguir a adesão dos credores ao plano, que vai tornar esse grupo controlador da empresa.

A proposta é converter 45% da dívida em ações ao preço de R\$ 0,25 por papel, entregando aos credores mais de 80% da empresa. Os 55% restantes serão reperfilados. A Shell fará um aporte



financeiro direto de R\$ 3,5 bilhões na Raízen e a Aguassanta, holding do controlador da Cosan, Rubens Ometto, poderá aportar outros R\$ 500 milhões.

Segundo interlocutores, o objetivo da IG4 é tentar conduzir uma reestruturação de forma organizada na Raízen, uma vez que os credores da companhia hoje estão dispersos tanto em termos de tíquete quanto de geografia.

Se o plano se concretizar, um passo seguinte seria assumir o braço de açúcar e etanol da Raízen. Fontes afirmam que a Shell não tem interesse nos ativos relacionados ao agronegócio mas sim na distribuição de combustíveis. O plano de recuperação extrajudicial prevê a cisão da companhia em duas, separando os braços de negócio na Raízen Combustíveis e na Raízen Energia.

Uma vez que a conversão de 45% das dívidas em ações da Raízen deve acontecer no prazo de seis meses, a IG4 teria esse período para negociar a compra dos créditos. Procurada, a gestora não comentou.

Maior produtora de açúcar e etanol do país, a Raízen executou investimentos pesados nos últimos dez anos para expandir e diversificar seus negócios, mas apostas erradas — como no caso do etanol de segunda geração (E2G), que não trouxe o retorno esperado — e a execução de muitos projetos ao mesmo tempo comprometeram seu balanço, especialmente com a elevação das taxas de juros.

A companhia já se desfez de pelo menos R\$ 5 bilhões em ativos e, há duas semanas, chegou a um acordo para venda de suas operações na Argentina, por US\$ 1,42 bilhão, para um consórcio liderado pela trading suíça Mercuria Energy Group, conforme antecipou o Valor. Há mais ativos no pacote de desinvestimentos, segundo fontes.

A operação que a IG4 tenta costurar na Raízen é semelhante à que foi levada a cabo na Braskem, cujo controle hoje é compartilhado entre a gestora e a Petrobras.

Por meio de um acordo que passou pelos bancos credores da Novonor, que tinham como garantia dos empréstimos as ações da petroquímica que eram detidas pela antiga Odebrecht, o Fundo Shine, gerido pela IG4, assumiu 50,1% do capital com direito a voto da Braskem.

Sob um novo acordo de acionistas, IG4 e Petrobras pretendem conduzir uma reestruturação financeira e operacional da Braskem. As conversas com credores da companhia, que assim como a Raízen está fortemente alavancada, já começaram e o objetivo é reestruturar os passivos dentro de um processo extrajudicial.

No caso da Braskem, segundo fontes ouvidas pelo Valor, a intenção das sócias seria chegar a um plano mais focado em alongamento de prazo do que de desconto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/06/2026

FLUXO DE NAVIOS EM ORMUZ PODE LEVAR SEMANAS PARA SER NORMALIZADO, DIZEM ANALISTAS

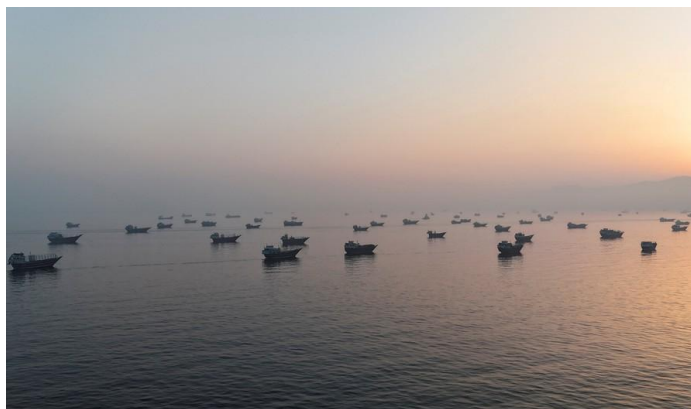
Cerca de 500 navios mercantes ainda permanecem no Golfo Pérsico

Por Alice Hancock, Susannah Savage e Malcolm Moree, Em Financial Times — Londres

Os preços do petróleo estão caindo com a expectativa de que o acordo anunciado entre Estados Unidos e Irã possa levar à reabertura do Estreito de Ormuz, mas analistas alertam que o fluxo de petróleo pode se recuperar apenas lentamente e continuar vulnerável a novas interrupções.

O presidente americano, Donald Trump, afirmou que chegou a um acordo para reabrir a passagem estratégica após a assinatura formal de um memorando de entendimento, prevista para sexta-feira. Para que isso aconteça, o Irã deverá remover as minas marítimas da hidrovía e se comprometer a não

cobrar qualquer tipo de pedágio, enquanto os EUA terão de suspender o bloqueio naval aos navios que entram e saem dos portos iranianos.



“Navios do mundo, deem partida em seus motores”, escreveu o presidente americano nas redes sociais no domingo. “Deixem o petróleo fluir!”

Navios parados no Estreito de Ormuz vistos do litoral de Omã — Foto: Reuters

Entidades da indústria marítima estimam que cerca de 500 navios mercantes ainda permanecem no Golfo Pérsico após mais de três meses de conflito, com o tráfego pelo

estreito reduzido a um fio. Antes da guerra, mais de um quinto do petróleo e do gás natural liquefeito do mundo era transportado por essa hidrovia estratégica.

Algumas embarcações começaram a ligar seus motores na manhã de segunda-feira e se deslocar para posições mais próximas da entrada do estreito, prontas para atravessá-lo assim que ele for reaberto.

Um navio-tanque de GNL, o Disha, navegava por uma rota previamente definida pelo Irã quando o acordo foi anunciado na noite de domingo. Segundo a plataforma de commodities Kpler, ele havia carregado gás na instalação de GNL de Ras Laffan, no Catar, em 1º de março.

Uma travessia comercial típica pela hidrovia leva cerca de oito horas, o que significa que qualquer esforço para eliminar o acúmulo de embarcações será gradual, especialmente se os navios forem obrigados a navegar sob condições restritivas.

O estreito é a principal rota de exportação dos produtores de petróleo do Golfo e das exportações de GNL do Catar, tornando qualquer interrupção uma grande preocupação para os mercados globais de energia.

Antes do conflito, cerca de 130 navios passavam por ele diariamente. Desde então, o tráfego despencou após repetidos ataques a embarcações comerciais e o aumento das preocupações com a segurança das tripulações e das cargas.

Desde o início do conflito, em 28 de fevereiro, 46 navios foram atacados, segundo estimativas da indústria marítima, enquanto o Irã tomou dois navios porta-contêineres como reféns.

Grandes entidades do setor de navegação, incluindo a Câmara Internacional de Navegação e a Bimco, emitiram orientações aos armadores para o caso de reabertura do estreito, alertando que “travessias simultâneas e descoordenadas” podem gerar congestionamentos, “manobras erráticas” e movimentos “imprevisíveis” de embarcações. A expectativa é que a supervisão militar permaneça limitada.

Nesta segunda-feira, elas alertaram que a situação para a navegação continuava “volátil”, apesar do anúncio de um acordo.

Jakob Larsen, diretor de segurança da Bimco, afirmou que as empresas de navegação ficaram “decepcionadas” com tentativas anteriores dos EUA de reabrir o estreito e com uma falsa largada dos iranianos em abril, de modo que agora desejam “algo um pouco mais sólido”.

As declarações dos Estados Unidos e do Irã ofereceram poucos detalhes sobre como as travessias serão administradas quando a hidrovia for reaberta.



Larsen afirmou que um organismo neutro, como a ONU, deveria ser encarregado de administrar o tráfego marítimo no estreito.

Alguns armadores continuaram permitindo que seus navios navegassem por Ormuz, mas a maioria foi desencorajada por relatos sobre minas nas principais rotas marítimas, especialmente após ataques americanos contra embarcações iranianas supostamente envolvidas na instalação de minas no mês passado. A maior parte dos navios tem transitado por rotas próximas ao litoral do Irã ou de Omã.

Tim Wilkins, diretor-gerente da associação da indústria de petroleiros Intertanko, afirmou que os governos dos EUA e do Irã deveriam “colaborar para garantir que o Estreito de Ormuz esteja livre da ameaça de minas, enquanto a navegação dividida entre as chamadas rotas omanense e iraniana deveria ser interrompida”.

De acordo com os termos do acordo, forças iranianas removerão as minas do estreito durante os primeiros 30 dias após a assinatura.

Mesmo antes de surgirem relatos sobre um possível acordo, analistas já alertavam que os armadores provavelmente permaneceriam cautelosos caso o Irã fosse visto como mantendo o controle operacional da hidrovia.

Martin Kelly, chefe de consultoria da EOS Risk Group, disse estar “pessimista” quanto à solidez de qualquer acordo, diante da escalada de ataques recíprocos durante o atual cessar-fogo. “Cada vez que vemos esse ciclo, observamos um pouco mais de escalada”, afirmou.

Helima Croft, chefe de estratégia global de commodities do RBC Capital Markets, comparou a possível reabertura à situação da navegação no Mar Vermelho, onde o tráfego continua muito abaixo dos níveis anteriores ao conflito, apesar de um acordo firmado pelos Estados Unidos com os houthis no ano passado.

“O tráfego no Mar Vermelho está atualmente cerca de 56% abaixo dos níveis anteriores ao conflito”, escreveu Croft em relatório, acrescentando que muitas grandes empresas de navegação continuam evitando a rota devido a preocupações com a segurança do estreito de Bab el-Mandeb.

Ela acrescentou que mesmo atingir esses níveis reduzidos “provavelmente exigiria um período prolongado, dadas as operações logísticas de embarcações que se estenderiam por várias semanas após a reabertura”.

Saul Kavonic, analista de energia da MST Financial, afirmou que, mesmo em um cenário otimista, “os mercados de petróleo permanecerão apertados até 2027”, devido ao tempo necessário para restaurar a logística marítima, reparar infraestruturas energéticas danificadas e recompor estoques de petróleo esgotados.

“Este é apenas o início de um processo longo e complicado para restaurar os fluxos de petróleo”, disse Kavonic. “Considerando que Trump deixou o Irã com o controle efetivo do estreito, a espada de Dâmocles continuará pairando sobre a passagem por Ormuz daqui para frente, sujeita ao risco de interrupção pelo Irã a qualquer momento”, acrescentou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/06/2026

VENDA DE MINERADORA NA BAHIA ESTÁ NA RETA FINAL

Compra da empresa pela Mota-Engil aguarda aval da ANTT, segundo pessoas a par do tema

Por Taís Hirata — De São Paulo



A Mota-Engil tem interesse na aquisição do projeto, incluindo ferrovia e porto — Foto: Divulgação

A venda da Bamin (Bahia Mineração) para a portuguesa Mota-Engil está em fase final, segundo fontes ouvidas pelo Valor. A operação está em análise pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que precisa dar aval à troca de controle da concessão ferroviária da Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste), na Bahia.

Além desse processo na ANTT, a compra está atrelada a um reequilíbrio do contrato, uma negociação que está em curso também no órgão regulador e que, depois, poderá chegar à secretaria de consenso do Tribunal de Contas da União (TCU), afirmaram pessoas a par do tema.

Para a Mota-Engil, empresa portuguesa que tem os chineses da CCCC como sócios relevantes, a compra da Bamin chamou a atenção por envolver não apenas o trecho ferroviário, entre Ilhéus (BA) e Caetité (BA), mas também um projeto portuário, em Ilhéus e a operação de uma mina na região, afirmou Manuel Mota, vice-presidente da empresa.

“É um projeto complexo, mas que abrange três áreas de competência do grupo. A parte portuária, em que nós temos muita experiência na construção e na operação de portos. A parte ferroviária, em que temos experiência em operação de ferrovia; e também na parte de mineração, na qual também temos experiência de construção e operação de minas”, afirmou o vice-presidente, ao Valor.

O executivo afirmou que a Mota-Engil é a maior empreiteira do mundo ocidental na área de ferrovias hoje. “Temos mais de 2000 km em construção de ferrovias na África e fizemos quase 2000 km de ferrovias na América Latina nos últimos cinco anos.”

Uma fonte afirmou que entre os pontos em debate na ANTT estão a prorrogação do prazo da concessão da Fiol e a repactuação do cronograma de obras, para que a conclusão da ferrovia seja adiada de 2027 para 2031. A avaliação é que essas mudanças seriam necessárias para viabilizar a aquisição.

Além disso, há uma expectativa de renegociações adicionais, mas que teriam que ser levadas a uma discussão junto ao órgão de consenso do TCU, porque implicariam alterações mais profundas no contrato. Há uma avaliação no atual governo de que houve falhas na modelagem da concessão da Fiol, licitada em abril de 2021, na então gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro.

Procurada, a ANTT não se manifestou até o momento.

A concessão, entre Ilhéus e Caetité, na Bahia, foi conquistada pela Bamin em 2021, mas as obras de conclusão do trecho não avançaram como previsto. A empresa, que é controlada pela Eurasian Resources Group (ERG), do Cazaquistão, culpou a guerra na Ucrânia pelos problemas enfrentados pelo grupo. Porém, desde a licitação o projeto era visto como de difícil viabilidade, e a capacidade financeira da Bamin de viabilizar a construção sempre foi alvo de descrença no setor. A empresa tem uma operação de mineração próxima a Caetité, além de planos de construir um porto em Ilhéus.

Nos últimos anos, o governo federal vem buscando uma solução para o empreendimento, que é considerado estratégico do ponto de vista logístico. Trata-se do primeiro trecho da Fiol, que tem ainda outros dois tramos, um deles intermediário que ligará Caetité a Correntina (BA), e outro que deverá conectar a malha até Mara Rosa (GO). Este último trecho deverá permitir a conexão com a Ferrovia Norte-Sul e com a Fico, que está sendo construída pela Vale.

O governo federal inclusive chegou a pressionar a mineradora a comprar o ativo. A companhia estudou a aquisição em parceria com a Cedro e a BNDESPar (braço de participações do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), mas o plano não se concretizou.

Procurada, a Bamin não se manifestou até o fechamento desta edição.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/06/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

ACORDO PARA REABRIR HORMUZ DÁ INÍCIO A LONGO ESFORÇO PARA ALIVIAR CRISE ENERGÉTICA

- Países do Golfo cortaram até 15 milhões de barris por dia, quase 15% da oferta global
- Shell estima que equilíbrio do mercado levará de seis a 12 meses para ser alcançado

Por Rebecca F. Elliott

The New York Times - O tão esperado acordo para reabrir o Estreito de Hormuz trouxe alívio imediato ao mercado de petróleo, levando os preços aos níveis mais baixos desde o início de março.

Fazer com que quantidades substanciais de petróleo e gás voltem a fluir, no entanto, levará muito mais tempo. Pode levar semanas ou meses, mesmo nas melhores circunstâncias, para que o petróleo e o gás dos poços no Golfo Pérsico cheguem aos compradores na China ou no Japão.

O primeiro grande teste para saber se o acordo funcionará é se ele dará às empresas de navegação confiança suficiente para enviar seus navios pelo estreito, uma via navegável estreita que separa o Irã da Península Arábica. Se enviarem, os petroleiros que ficaram retidos no Golfo Pérsico poderão levar combustível tão necessário aos compradores ao redor do mundo.



Embarcações no Estreito de Hormuz vistas do Omã nesta segunda - Stringer/Reuters

O que virá depois dependerá muito de quanto tempo as empresas acham que a reabertura vai durar. Os Estados Unidos e o Irã concordaram com uma trégua de 60 dias durante a qual tentariam chegar a um acordo mais amplo sobre o programa de armas nucleares do Irã e as sanções americanas contra o país.

Isso deve ser suficiente para que navios vazios que estão perto do estreito façam a viagem até portos em

países como Iraque ou Kuwait e voltem. Mas pode ser um cálculo mais difícil para petroleiros mais distantes, especialmente se os armadores tiverem dúvidas sobre a durabilidade do acordo.

Outra grande questão é se os produtores de petróleo e gás natural no Golfo terão confiança para começar o difícil trabalho de reativar poços, refinarias e outras infraestruturas.

No total, os países do Golfo cortaram até 15 milhões de barris por dia de produção de petróleo nesta primavera, ou quase 15% da oferta global, segundo a S&P Global Energy.

"Estamos falando de seis a 12 meses para conseguir encontrar algum tipo de equilíbrio", disse Wael Sawan, CEO da gigante petrolífera Shell, com sede em Londres, em entrevista ao The New York Times no mês passado. "Isso pressupõe que tudo volte a funcionar rapidamente, o que é desafiador porque parte da infraestrutura foi danificada."

Isso não quer dizer que o combustível permanecerá tão caro por quase um ano. Se o acordo se mantiver e for estendido, os preços do petróleo provavelmente permanecerão muito mais baixos do que estavam no auge do conflito, ajudando a reduzir os preços nas bombas.

Dito isso, é improvável que os preços da gasolina, diesel e outros combustíveis voltem aos níveis pré-guerra tão cedo, mesmo em países como os Estados Unidos que não estão enfrentando escassez. Países asiáticos e europeus onde muitos consumidores de energia tiveram dificuldades por vezes para obter combustível suficiente enfrentarão uma longa espera, dado o tempo que leva para os petroleiros se moverem ao redor do mundo; para as refinarias transformarem o petróleo bruto nos produtos usados em carros, caminhões e aviões; e para as redes de distribuição locais levarem o combustível aonde é necessário.

"Levará pelo menos quatro meses para voltar a 80% dos fluxos pré-conflito", disse Sultan Ahmed Al Jaber, que lidera a Abu Dhabi National Oil Co., ao Atlantic Council em maio. "Os fluxos totais não retornarão antes do primeiro ou mesmo segundo trimestre de 2027."

Os altos preços do petróleo já causaram um grande impacto na demanda, que caiu mais do que em qualquer período além da pandemia de Covid-19, segundo a S&P Global Energy. A empresa de pesquisa estimou que o consumo global de petróleo e combustíveis relacionados cairia quase 5% no segundo trimestre. A Agência Internacional de Energia previu uma queda de demanda mais modesta.

As implicações de longo prazo da crise dependerão "de onde o Irã vai parar e de quão confortável o mundo está —que garantias eles têm de que os fluxos permanecerão ininterruptos", disse Darren Woods, CEO da Exxon Mobil, a analistas em uma teleconferência no mês passado.

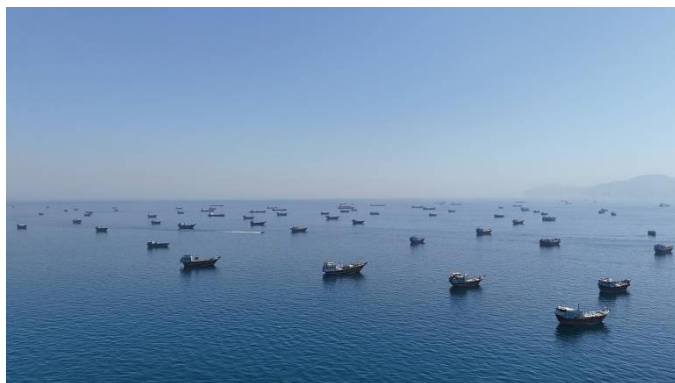
Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 15/06/2026

TRUMP DIZ QUE ESTREITO DE HORMUZ ESTÁ ABERTO, ENQUANTO IRÃ PROMETE COBRAR TAXAS

- Vice-presidente americano fala em expectativa de não haver cobrança de pedágio após acordo para o fim da guerra
- Já o Ministério das Relações Exteriores do Irã afirma que o país cobrará taxas de serviços marítimos dos navios

AFP e Reuters - No dia seguinte ao anúncio de que haviam chegado a um acordo para encerrar a guerra iniciada em fevereiro, o que abriria caminho para a retomada do comércio marítimo no estreito de Hormuz, Estados Unidos e Irã emitiram mensagens conflitantes sobre o tema nesta segunda-feira (15).

O presidente americano Donald Trump afirmou que navios já estão circulando no estreito, rota responsável por uma parcela significativa do transporte mundial de petróleo, que havia sido bloqueado pelo Irã em meio à guerra.



Embarcações ancoradas no estreito de Hormuz - 8.jun.2026/Reuters

"Os navios estão começando a sair do estreito de Hormuz, muitos deles carregados de petróleo", escreveu Trump na rede social Truth Social. "Eles estão seguindo pela 'rodovia' do sul, que é totalmente segura e imaculada. Existem outras rotas de navegação também!!!"

O vice-presidente dos Estados Unidos, J. D. Vance, disse que espera que o texto do acordo

seja divulgado nesta semana e que não haja cobranças para a reabertura de Hormuz.

"Nossa expectativa é que o estreito seja aberto sem cobrança de pedágio a longo prazo", afirmou à CNBC. "É esse tipo de questão que vamos resolver nessas negociações técnicas."

Já o Ministério das Relações Exteriores do Irã afirmou disse segunda que o acordo prevê que Teerã cobrará taxas de serviços marítimos dos navios que transitarem pela via navegável.

"Sempre afirmamos que não pretendemos cobrar pedágios de trânsito, mas serão cobradas taxas por serviços de navegação, proteção ambiental, seguro de navios e outros serviços necessários", afirmou o porta-voz do ministério, Esmaeil Baqaei, em entrevista a jornalistas.

O órgão também disse que o Irã ainda nutre uma "profunda desconfiança" em relação aos Estados Unidos, apesar do acordo.

"Infelizmente, é preciso reconhecer que a profunda desconfiança do Irã em relação aos Estados Unidos decorre de uma longa história de atos ilícitos por parte dos líderes americanos", afirmou Baqaei.



O estreito de Hormuz é uma das rotas mais importantes do comércio mundial. Por ele passam petróleo, fertilizantes, plásticos, carnes e grãos AFP

O acordo entre Washington e Teerã tem assinatura formal marcada para sexta-feira (19), na Suíça.

O fechamento de Hormuz levou o valor do barril do petróleo a saltar de cerca de US\$ 72 (R\$ 364) antes de 28 de fevereiro, início do conflito, para um pico de US\$ 126 (R\$ 638) no final de abril.

Com o anúncio do acordo, a expectativa de normalização do fluxo energético teve impacto imediato. Os contratos futuros do petróleo Brent caíram cerca de 4% nas primeiras horas de abertura do mercado internacional, enquanto o petróleo americano WTI registrava queda de 4,6%.

O presidente francês Emmanuel Macron disse, na tarde desta segunda, durante a abertura do G7 nos Alpes franceses, que França e Reino Unido estão prontos para liderar uma missão militar conjunta de escolta e remoção de minas no estreito de Hormuz, tão logo o acordo de paz entre Washington e Teerã seja confirmado.

Macron afirmou que uma eventual cobrança de pedágio pela passagem dos navios não é aceitável. "Não está de acordo com o direito internacional", disse, acrescentando que a prioridade imediata é ver os navios circulando novamente, mas que a questão do pedágio será discutida na cúpula.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 15/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SETOR DE CONTÊINERES TEM MUITO APETITE DE INVESTIMENTOS, AFIRMA MOREL

Por Danilo Oliveira Portos e logística 15/06/2026 - 19:19

Presidente executivo da Abratec destacou inauguração de um novo Tecon no Brasil após mais de 12 anos e aponta necessidade de mais oferta de locais para implantação desse tipo de projeto



A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres avalia que o segmento tem um grande potencial de crescimento e empresas com grande potencial de investimentos para o aumento da capacidade instalada para movimentação de cargas containerizadas no Brasil. Nos últimos anos, a alta ocupação dos Tecons em diferentes regiões do país vêm pressionando a atividade e é apontada como um dos desafios para a eficiência do setor portuário. Na visão da Abratec, o desenvolvimento e a entrada em operação de novas instalações passam pelo aumento de oferta de áreas para esse tipo de projeto.

“Todos terminais de contêineres que estão hoje em operação têm planos e investimentos de expansão acontecendo. Falta agora mais oferta de locais para que se possa desenvolver os terminais”, disse à Portos e Navios o presidente executivo da Abratec, Caio Morel, na última sexta-feira (12), após a entrega do novo terminal de contêineres da APM no complexo portuário de Suape, em Ipojuca (PE). Na primeira etapa, o terminal terá capacidade instalada para movimentação de 400 mil TEUs/ano.

O presidente executivo da Abratec destacou que o terminal, previsto pela operadora para entrar em operação em meados de agosto, é um marco importante porque faz mais de 12 anos que não tem um Tecon sendo inaugurado no Brasil e porque a capacidade instalada do país está ficando bastante estressada.

A inauguração do terminal da Brasil Terminal Portuário (BTP), joint venture entre os grupos APM Terminals e TiL, ocorreu em novembro de 2013. Em julho daquele ano havia sido inaugurado o terminal da Embraport (atual DP World Santos). “Esse investimento da APM em terminal moderno, que vai trazer benefícios para a economia”, comentou o executivo.

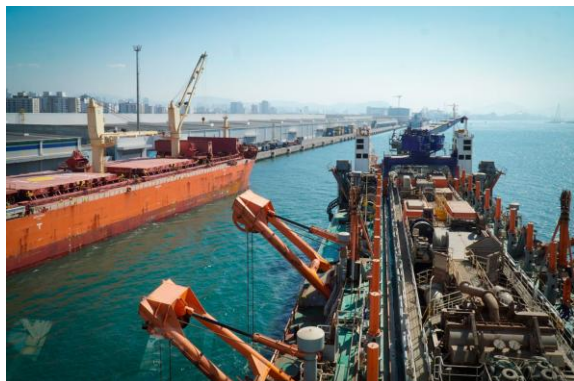
Para a associação, o projeto mais relevante que está mais maduro para ampliar a capacidade instalada para movimentação de contêineres do país nos próximos anos é o Tecon Santos 10. “Depois de tanta discussão, imagino que deve estar pronto e que deve sair muito brevemente. O ministro [Tomé Franca, de Portos e Aeroportos] tem falado que é prioridade. Vamos aguardar com otimismo”, comentou Morel.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/06/2026

APS OBTÉM LICENÇA DO IBAMA PARA DERROCAGEM EM TRÊS PONTOS DO CANAL DE NAVEGAÇÃO DE SANTOS

Da Redação Portos e logística 15/06/2026 - 19:10



A Autoridade Portuária de Santos (APS) recebeu do Ibama a Licença de Instalação nº 1562/2026, que autoriza a derrocagem de formações rochosas em três trechos do canal de navegação do Porto de Santos entre julho e outubro, etapa considerada fundamental para o futuro aprofundamento do estuário.

Segundo a APS, a intervenção abrangerá as formações conhecidas como Pedra do Barroso, nas proximidades da Ilha Barnabé, Pedra do Itapema, próxima aos terminais de Outeirinhos, e Pedra do Teffé, nas imediações do terminal de passageiros Concais. A

remoção das rochas é pré-requisito para que o porto possa avançar dos atuais 15 m para até 16 m de profundidade em pontos críticos, viabilizando a operação de navios de maior porte no complexo.

Antes da fragmentação das rochas, está prevista a retirada de aproximadamente 12 mil metros cúbicos (12.000 m³) de sedimentos, que serão destinados ao Polígono de Disposição Oceânica (PDO) do Porto de Santos, área licenciada pelo Ibama para descarte de material dragado. A derrocagem será realizada por meio de técnica “a frio”, sem uso de explosivos, utilizando um equipamento tipo trépano para fragmentar mecanicamente as rochas, que em seguida serão recolhidas com garra acoplada a draga.

Conforme a APS, os fragmentos rochosos serão transportados para áreas terrestres nos bairros da Alemoa e do Saboó, com potencial reaproveitamento em obras de interesse público, como forma de promover o uso sustentável do material proveniente da intervenção. Durante a execução das obras, estão previstas interrupções parciais e pontuais no tráfego de embarcações nos trechos afetados, com aplicação de procedimentos de segurança da navegação e monitoramento ambiental contínuo.

A autorização do Ibama se soma ao conjunto de licenças e estudos ambientais que vêm sendo estruturados para viabilizar o aprofundamento do canal e manter a operação do maior porto da América Latina dentro dos parâmetros de controle de impactos estabelecidos pela legislação federal. De acordo com a APS, a derrocagem é uma das etapas que pavimentam o caminho para a entrega, até 2026, do novo patamar de profundidade do canal de navegação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/06/2026

ALCKMIN PROMETE AGILIZAR CONEXÃO DE SUAPE À TRANSNORDESTINA

Por Danilo Oliveira Portos e logística 15/06/2026 - 17:33



Vice-presidente disse à governadora de Pernambuco que governo federal atua junto ao TCU para tentar viabilizar trecho entre Salgueiro e o porto pernambucano que recebeu questionamentos do tribunal sobre estudos de viabilidade

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, prometeu à governadora de Pernambuco, Raquel Lyra, que o governo federal vai trabalhar junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) para tentar liberar o mais rápido possível o trecho da ferrovia Transnordestina que vai conectar Salgueiro, no sertão, ao complexo portuário de

Suape, que é delegado ao estado. O TCU questionou a falta de estudos desse trecho da ferrovia e há um pleito para que esse ramal seja desvinculado do projeto completo da ferrovia, a fim de analisá-lo separadamente e viabilizá-lo com mais rapidez.

“Esse trecho da Transnordestina até Suape já está licitado e contratado. É só o TCU dar o ok que as obras podem começar. (...) Isso [estudos] depois pode ser concluído. Acho que é possível avançarmos já tocando as obras”, disse Alckmin a jornalistas, na última sexta-feira (12), durante evento de entrega do terminal de contêineres da APM no porto pernambucano.

Em maio, o TCU impediu a União de fazer novos aportes nas obras em uma parte desse ramal até a atualização dos estudos. A decisão ocorreu pouco depois de a Infra S.A anunciar a portuguesa ACA como vencedora do projeto executivo e das obras de infraestrutura de 73 quilômetros de trilhos entre Custódia e Arcoverde — parte do trecho Salgueiro-Suape. A empresa também é responsável pela obra de conexão ferroviária até o Porto de Lisboa. O Ministério dos Transportes entrou com embargos de declaração do acórdão do tribunal.

A pasta vem respondendo os questionamentos do TCU, a fim de separar esse trecho de 70 quilômetros, já licitado e com contrato assinado, dos lotes dos próximos certames, a fim de que a Corte de Contas permita que essa obra possa ser iniciada e eventuais dúvidas sejam esclarecidas posteriormente. As obras no trecho pernambucano estão paralisadas há mais de 10 anos.

Para Raquel Lyra, o centro da questão sendo discutida hoje no TCU diz respeito à demanda de cargas que existem para viabilizar o ramal ferroviário. Ela ressaltou que a obra já possui contrato, orçamento e licenciamento. A governadora disse que o estado vem defendendo junto ao governo federal que essa é uma obra que já se justifica por si só e que tem demanda de carga.

Ela citou que o novo terminal de contêineres da APM em Suape já está antecipando investimentos por conta dessa demanda. “Não temos dúvida nenhuma, diante de todos estudos feitos, de que há demanda para utilização da ferrovia e que essa decisão de fazer somente o braço de Pecém (CE) é uma decisão empresarial, e não uma decisão estratégica para o Nordeste brasileiro, como parte do desenvolvimento logístico do Brasil”, afirmou a governadora.

A governadora disse no evento que, após conversas com o Ministério dos Transportes e a Casa Civil, foi informada que o governo federal decidiu aguardar a decisão dos embargos de declaração, da tomada de decisão do relator no TCU. “Estamos acompanhando o dia-a-dia de perto e queremos, em breve, celebrar a conquista da retomada dessa obra, que será um divisor de águas para Pernambuco”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/06/2026

NAVEGAÇÃO GUARITA CONTRIBUI PARA AMPLIAÇÃO DA LOGÍSTICA HIDROVIÁRIA DA REFAP

Da Redação Empresas e negócios 15/06/2026 - 16:48



PUBLIEDITORIAL

O mês de maio de 2026 entrou para a história da Refap: foram 57,8 toneladas de óleo combustível escoadas, o maior volume já registrado pela refinaria, sendo 38,8 delas movimentadas pelas embarcações da Navegação Guarita S.A, segundo o Jornal do Comércio. Até então, o recorde era de 51,6 toneladas, alcançado em janeiro deste mesmo ano.

Entre os fatores que contribuíram para esse resultado está a ampliação da capacidade operacional da hidrovia gaúcha, com a entrada do NT Guaratan na operação de transporte do produto. A embarcação passou a atuar em conjunto com a Eco Energia I, ambas coordenadas pela Navegação Guarita S.A., fortalecendo a capacidade logística da operação. Entre os fatores que contribuíram para esse resultado está a ampliação da capacidade operacional da hidrovia gaúcha, com a entrada do NT Guaratan na operação de transporte do produto. A embarcação passou a atuar em conjunto com a Eco Energia I, ambas coordenadas pela Navegação Guarita S.A., fortalecendo a capacidade logística da operação.

Esse aumento da capacidade logística representa não apenas um recorde operacional, mas um exemplo de como investimentos contínuos em estrutura, capacidade, eficiência e ampliação da infraestrutura hidroviária pode gerar resultados concretos para toda a cadeia logística. Mais eficiência no transporte, maior capacidade de escoamento e menor dependência do modal rodoviário são benefícios que reforçam o papel estratégico da navegação interior para o futuro da logística brasileira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/06/2026

DEBATE SOBRE CONCESSÃO E GOVERNANÇA DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ REÚNE CINCO PAÍSES EM BUENOS AIRES

Da Redação Navegação 15/06/2026 - 08:50



A modelagem da concessão de trechos da Hidrovia Paraguai–Paraná, a redefinição da governança multinacional e os investimentos necessários para garantir navegabilidade e competitividade logística estarão no centro dos debates que reúnem autoridades de Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai e Uruguai em Buenos Aires, em encontro focado no futuro de um dos principais corredores de exportação da América do Sul.

O Diálogos Hidroviáveis Internacional está marcado para 17 e 18 de junho. A programação técnica foi organizada em grandes eixos temáticos que incluem projetos privados na hidrovia, sustentabilidade e indústria naval, perspectivas futuras da Hidrovia Paraguai–Paraná, mecanismos de financiamento para embarcações sustentáveis e inovação aplicada ao transporte hidroviário. O programa técnico também aborda inovação aplicada à navegação interior, em linha com os compromissos assumidos pelos países da Bacia do Prata.

No caso brasileiro, um dos pontos sensíveis em análise é a concessão do trecho entre Corumbá (MS) e a foz do rio Apa, considerada a primeira concessão hidroviária do país e vista como referência para futuros projetos de infraestrutura fluvial. Paralelamente, avança a negociação de um acordo trilateral entre Brasil, Paraguai e Bolívia para a gestão coordenada da hidrovia, com regras comuns de operação, fiscalização e manutenção das condições de navegação.

A realização do evento em Buenos Aires funciona como plataforma para alinhar agendas nacionais e projetos privados, aproximando governos, armadores, operadores portuários e investidores interessados em novos empreendimentos no eixo da Hidrovia Paraguai–Paraná. A programação inclui ainda, em 19 de junho, visita técnica ao Estaleiro Punta Alvear – ATRIA e a terminais na região de Rosário, com foco em soluções industriais e operacionais para a navegação interior.

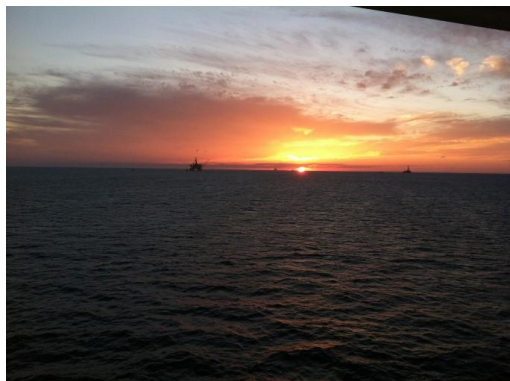
A delegação brasileira é liderada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, acompanhado do secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier da Silveira Filho, que devem participar de painéis dedicados à infraestrutura hidroviária, às concessões e à integração regional via transporte fluvial.

O Diálogos Hidroviáveis Internacional é organizado pela ADECON em parceria com entidades como ATP, ABANI, FENOP, ABTP, a Comissão Permanente de Transporte da Bacia do Prata (CPTCP) e a CAFYM, formando uma aliança regional voltada à navegação interior e aos corredores de exportação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/06/2026

BRASIL, NORUEGA E PAÍSES BAIXOS AVANÇAM EM CORREDOR MARÍTIMO VERDE ENTRE AMÉRICA DO SUL E EUROPA

Da Redação Navegação 14/06/2026 - 19:15



Brasil, Noruega e Países Baixos intensificaram as negociações para criação de um corredor marítimo verde entre a América do Sul e a Europa, em reunião realizada em Brasília que reuniu governos e setor produtivo para discutir o uso de combustíveis de baixo carbono no transporte marítimo internacional, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos.

Representantes dos três países participaram, na embaixada da Noruega em Brasília, de um workshop dedicado à implementação de um corredor marítimo sustentável, que prevê o emprego de tecnologias avançadas e combustíveis de baixo ou zero carbono em navios que operam entre o

Brasil e a Europa. O objetivo é reduzir de forma significativa as emissões de gases de efeito estufa em rotas de longo curso, alinhando o projeto às metas globais de descarbonização do transporte marítimo discutidas na Organização Marítima Internacional.

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, o encontro “Corredores verdes descarbonizados: traçando um caminho” apresentou um estudo de viabilidade técnica que identifica rotas prioritárias entre portos brasileiros e europeus, ao mesmo tempo em que avalia a viabilidade econômica do uso de combustíveis como biodiesel, amônia e metanol em diferentes horizontes de tempo. A pasta destacou que o Brasil já dispõe de instrumentos regulatórios e financeiros para apoiar projetos de transição energética no setor aquaviário, condicionando o acesso a financiamentos à participação de navios, portos e terminais em corredores verdes.

A parceria teve início com a assinatura de um memorando de entendimento entre Brasil e Noruega em 2025, no âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos, e ganhou novo impulso com a entrada recente dos Países Baixos, consolidando uma cooperação trilateral voltada à implantação de um corredor marítimo descarbonizado entre o Brasil e a Europa. Desde então, equipes técnicas dos três países vêm realizando reuniões periódicas para refinar estudos de viabilidade, definir rotas e articular a participação de empresas, universidades e instituições de pesquisa.

No plano doméstico, a agenda de descarbonização inclui visitas técnicas da comitiva internacional ao Porto de Santos, em São Paulo, para conhecer iniciativas em combustíveis sustentáveis e transição energética nas operações portuárias. A meta, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, é evidenciar o potencial brasileiro para integrar corredores marítimos de baixa emissão, reforçando a posição do país como fornecedor de biocombustíveis e hub logístico em rotas de longa distância.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2026

PORTO DO RECIFE RECEBERÁ R\$ 115 MILHÕES PARA DRAGAGEM E MODERNIZAÇÃO DE DEFENSAS

Da Redação Portos e logística 13/06/2026 - 22:58



O governo federal anunciou um pacote da ordem de R\$ 115 milhões para o Porto do Recife. Em agenda em Pernambuco na última sexta-feira (12), o ministro de portos e aeroportos, Tomé Franca, acompanhado do vice-presidente Geraldo Alckmin, assinaram a ordem de serviço para início das obras de dragagem, além da formalização de recursos para modernizar as defensas dos cais, a renovação da delegação do porto ao governo do estado e a entrega do Museu do Porto do Recife.

Alckmin destacou que os investimentos para aprofundar o calado vão permitir a chegada de navios maiores e aumentar a segurança das operações com a modernização dos sistemas de defensas. Com investimento federal de mais de R\$ 100 milhões, a obra integra o Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e permitirá ao porto operar com profundidade mínima de 12 metros, ampliando sua capacidade de receber embarcações maiores e mais eficientes. A previsão é que os trabalhos sejam concluídos até dezembro de 2026.

Também foi formalizado o repasse de R\$ 14,5 milhões para substituir e modernizar os sistemas de defensas dos berços dos cais 00 ao 09. A intervenção busca aumentar a segurança das operações portuárias e melhorar as condições de atracação das embarcações. A conclusão das obras está prevista para maio de 2027.

Durante a agenda, também foi assinada a renovação do convênio de delegação do porto, prorrogando por mais cinco anos a administração e exploração pelo governo de Pernambuco. Com a medida, a delegação passa a vigorar até 1º de junho de 2031. De acordo com o MPor, a renovação incorpora um plano de ação para aperfeiçoar a gestão, a infraestrutura e os serviços portuários. Todas as receitas geradas pela exploração da infraestrutura portuária deverão ser reinvestidas no próprio porto, em ações de manutenção, conservação, expansão e modernização.

O diretor-presidente do porto, Wagner Maciel, ressaltou que o Porto do Recife contribui muito para a economia pernambucana escoando cargas como malte, açúcar, bobinas de aço, fertilizantes e cargas containerizadas. “A nova delegação nos permite colocar em ação um novo plano de investimentos essencial para a economia pernambucana, que inclui a dragagem de manutenção e renovação do sistema de defensas”, disse Maciel.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/06/2026

APS FIRMA CONTRATO PARA CONDOMÍNIO LOGÍSTICO PREVENDO DEMANDAS DO TECON 10

Da Redação Portos e logística 13/06/2026 - 18:38



A Autoridade Portuária de Santos (APS) firmou, na última quinta-feira (11), contrato com o consórcio Portlog, para a implantação de um condomínio logístico em Santos (SP). No local, vão funcionar um estacionamento de caminhões com 400 vagas e serviços de apoio, com o objetivo de facilitar a entrada e a saída no Porto de Santos, evitando sobrecarregar vias e estradas da região. O condomínio logístico ficará inserido no cluster de contêineres da margem direita, próximo aos eixos rodoviários estruturantes de acesso portuário.

A área, cedida pela APS, tem aproximadamente 240 mil metros quadrados (m²) e fica na Avenida Augusto Barata, entre os bairros Alemoa e Saboó. O consórcio Portlog deverá implantar o estacionamento e ainda construir uma estrutura de apoio. O estacionamento terá capacidade inicial mínima de 400 vagas estáticas, acompanhado das edificações e estruturas de apoio necessárias à sua operação.

O empreendimento deverá ser projetado e dimensionado de forma a atender ao fluxo operacional correspondente a até 530 vagas, devendo a ampliação ocorrer de forma gradativa, conforme evolução da demanda. “Este condomínio logístico será um apoio essencial para atender às demandas do futuro terminal de contêineres Tecon 10”, disse o presidente da APS, Anderson Pomini.

Em relação à área de apoio, deverão ser construídas edificações destinadas à serviços de apoio logístico com no mínimo 86 mil m². Armazéns, galpões e outras estruturas poderão receber serviços como manutenção, certificação, transformação, locação, compra e venda de contêineres, entre outros. Outros dois condomínios também serão construídos em breve para ajudar nessa logística: um deles em Cubatão e outro em Conceiçãozinha, no Guarujá.

Implantação

A APS terá o prazo de 30 dias para manifestar expressamente a sua não objeção ou solicitar os esclarecimentos ou modificações no Plano Básico de Implantação (PBI), apresentado pelo consórcio Portlog. Caso o PBI seja objeto de requerimento de complementação ou modificação, a APS comunicará à cessionária os motivos apresentados e estabelecerá prazo para apresentação do novo PBI com as correções.

Após essa etapa, a cessionária assumirá a área, e o contrato entrará em vigência. A Portlog terá prazo de até três anos para disponibilizar a infraestrutura. A cessão será por um período de 20 anos. A

cessionária poderá cobrar pelos serviços oferecidos e deverá pagar à APS a parcela de R\$ 289 mil por mês a partir do 36º mês do contrato, pela cessão de uso onerosa do terreno.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/06/2026

CONAB ESTIMA PRODUÇÃO DE GRÃOS EM 358,6 MILHÕES DE TONELADAS NA SAFRA 2025/26

Da Redação Portos e logística 13/06/2026 - 18:17



As agricultoras e os agricultores brasileiros deverão colher 358,6 milhões de toneladas de grãos na safra 2025/26. A nova estimativa da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) aponta para novo recorde de produção, podendo registrar uma alta de 1,8% em relação ao resultado obtido no ciclo anterior, ou seja, um acréscimo de 6,4 milhões de toneladas a serem colhidas neste ciclo.

Os dados estão no 9º Levantamento da Safra de Grãos 2025/26, divulgado na última quinta-feira (11) pela companhia. De acordo com o documento, esse resultado

é justificado pelo aumento na área cultivada, estimada em 83,5 milhões de hectares, aliado às condições climáticas favoráveis, que deve refletir em uma boa produtividade média nacional prevista em 4.295 quilos por hectare.

Dentre as culturas cultivadas, a soja se destaca por apresentar incremento de 8,8 milhões de toneladas em relação ao volume obtido na safra anterior. Com a colheita praticamente finalizada, a produção no ciclo 2025/26 está estimada em 180,3 milhões de toneladas. Ainda de acordo com o boletim, o resultado reflete o crescimento da área destinada para a oleaginosa, aliado ao bom pacote tecnológico e condições climáticas favoráveis, nesta safra.

Principal cultura cultivada na 2ª safra, o milho tem uma estimativa de produção total de 140,5 milhões de toneladas (somadas as três safras). A colheita do produto semeado na primeira safra já atinge 87,7% da área e deve atingir 29,3 milhões de toneladas, aumento de 17,7% em relação ao mesmo período da temporada 2024/25. Além da maior área destinada ao grão no atual ciclo, a produtividade também apresenta incremento de 7,6%, estimada em 7.110 quilos por hectare, estabelecendo um novo recorde na série histórica da companhia na primeira safra do grão. A segunda safra do cereal se encontra em fase inicial de colheita com expectativa de atingir produção de 107,9 milhões de toneladas. Já para a terceira safra do cereal, o plantio está próximo do encerramento e a companhia espera uma colheita de 3,3 milhões de toneladas.

Outro produto importante na segunda safra é o algodão. A produção da pluma está estimada em cerca de 4 milhões de toneladas, uma redução de 2,5% em relação à safra de 2024/25 influenciada pela menor área semeada. No caso do sorgo, que registra a quinta maior produção entre os grãos analisados pela companhia, a colheita está estimada em 7,62 milhões de toneladas, incremento de 1,5 milhão de toneladas quando comparado com o volume obtido na safra passada, que representa uma alta de 24,9%.

Importante produto para o mercado interno, o arroz registra colheita praticamente finalizada com estimativa de produção de 11,1 milhões de toneladas, 13,2% abaixo do volume produzido na safra passada. A queda é reflexo de uma menor área destinada para a cultura diante das condições mercadológicas do cereal. Para o feijão, a Conab espera uma colheita total, somadas as três safras do grão, próxima a 3 milhões de toneladas. O volume para o atual ciclo representa uma ligeira queda de 0,5% em relação ao resultado obtido na temporada passada. Mesmo com a expectativa de menor produção para os dois alimentos, a atual estimativa garante o abastecimento no mercado interno.

Dentre as culturas de inverno, destaque para o trigo. A semeadura do cereal avança em todas as regiões produtoras do país e atinge 45,3% da área prevista. Para o atual ciclo, a companhia prevê uma menor área destinada ao cereal, o que deve refletir em uma queda na produção, prevista em torno de 6,3 milhões de toneladas

A Conab avalia que a produção recorde de soja possibilita um ligeiro aumento nas exportações, sendo estimadas em 116,1 milhões de toneladas, além de um maior volume da oleaginosa destinado ao processamento, projetado em 61,58 milhões de toneladas. Com isso, o estoque de passagem da soja em grãos deve se estabelecer em torno de 9,2 milhões de toneladas.

A Conab também realizou ajustes nas projeções do quadro de suprimentos para o milho, diante do ajuste na projeção para a produção total na atual safra, com os estoques de passagem do grão podendo chegar a 13,25 milhões de toneladas no final de janeiro de 2027. O estoque final esperado para o feijão no final de dezembro também foi atualizado para 288,5 mil toneladas da leguminosa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/06/2026

ARTIGO - O POTENCIAL DA NAVEGAÇÃO DE BAIXO CARBONO: COMO A CABOTAGEM PODE SER UM DIFERENCIAL COMPETITIVO PARA A INDÚSTRIA NACIONAL

Por Luis Fernando Resano Opinião 13/06/2026 - 12:57



A navegação global atravessa uma transformação profunda rumo a uma logística mais competitiva e de baixo carbono.

Na cabotagem, iniciamos essa transformação com a Lei 14.301/2022 (BR do Mar), que ampliou o mercado ao flexibilizar o afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu e possibilitou o aumento da frota desde a sua edição. Essa abertura é estratégica: ela permite uma melhor distribuição de custos na composição da frota nacional, trazendo eficiência imediata enquanto a indústria naval brasileira se reestrutura.

Conectados a isso, o Plano Clima e os Planos Setoriais Hidroviários estabelecem as metas de descarbonização do modal. A integração dessas políticas visa consolidar a navegação como o modal mais atrativo, reduzindo simultaneamente o Custo Brasil e a pegada de carbono. O recente Decreto nº 12.555, de 2025, trouxe importantes esclarecimentos, mas gera preocupação caso a questão da embarcação sustentável não seja adequadamente regulamentada. Será um retrocesso se não houver priorização do uso de modais ambientalmente mais adequados.

Se o século XX foi o século do petróleo, o XXI será o dos combustíveis sustentáveis. Há algumas semanas, o Ministério de Minas e Energia realizou um workshop fundamental para ouvir as partes interessadas no Programa Nacional de Combustíveis Sustentáveis de Navegação, marcando a transição do tema para a fase normativa. Essa agenda entra agora em implementação regulatória, estruturada em pilares como mandatos, financiamento, certificação e infraestrutura, além do alinhamento do Brasil às metas da Organização Marítima Internacional (IMO).

Durante o workshop, foi dito que o Brasil tem potencial para ser a Arábia Saudita da produção de biocombustíveis e Singapura do abastecimento, por meio de uma robusta infraestrutura de bunkering. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) já indica projetos avançados para o uso de etanol na navegação e novos editais para bunker sustentável previstos para 2026.

Alternativas Tecnológicas para Embarcações:

- Biocombustíveis e biodiesel: soluções drop-in que exigem pouca adaptação nos motores atuais.
- Etanol e metanol verde: o metanol destaca-se pela densidade energética e facilidade de armazenamento.
- Amônia verde: ideal para longas distâncias (deep sea), embora exija protocolos rigorosos de segurança.

Gigantes como Raízen, Copersucar e empresas do setor de biodiesel já lideram a oferta de combustíveis alternativos, desenvolvendo rotas tecnológicas para garantir escala e preço competitivo. Atualmente, o bunker tradicional ainda é mais barato, o que torna a transição um desafio de custos operacionais que exige subsídios ou mecanismos de precificação de carbono.

Neste contexto, a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC) desempenha um papel central na articulação entre o setor privado e o governo. A ABAC atua para garantir que a transição energética seja acompanhada de segurança jurídica e competitividade, assegurando que o modal aquaviário se mantenha como a alternativa mais eficiente para escoar a produção nacional.

Para a indústria, o fortalecimento da cabotagem sustentável oferece uma alternativa de alto volume que complementa os modais rodoviário e ferroviário. A utilização da cabotagem permite que o transporte rodoviário seja focado na última milha (last mile), reduzindo gargalos, acidentes e o desgaste da infraestrutura viária.

Para as empresas, a adoção da navegação sustentável é a forma mais eficaz de atingir indicadores ambientais firmados com investidores.

- Escopo 3: a maior parte das emissões industriais está na logística. Migrar para uma cabotagem verde é a rota mais rápida para o Net Zero.
- Atratividade de capital: fundos de investimento globais priorizam empresas com resiliência climática. A logística limpa torna o ativo mais valioso no mercado financeiro.

A sustentabilidade na navegação e na cabotagem também considera a circularidade, o trabalho digno e a integração de todo o ecossistema portuário. Terminais modernos estão focados na eficiência energética e na gestão de resíduos.

Um ponto crucial é que a cabotagem sustentável não é exclusiva para grandes empresas. Com a modernização regulatória, empresas de qualquer porte podem consolidar cargas e utilizar a rodovia do mar, beneficiando-se da segurança (baixos índices de roubo) e da previsibilidade de custos no longo prazo.

Segundo dados da FGV Energia, a integração de fontes renováveis ao transporte aquaviário pode reduzir drasticamente as emissões. O esforço é coordenado: enquanto a Marinha monitora os impactos da regulação sobre custos e competitividade, o Ministério das Relações Exteriores (MRE) atua nas negociações internacionais e o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) avança com uma rede nacional de pesquisa para novos combustíveis.



O governo brasileiro encerrou recentemente uma consulta pública sobre o tema, com previsão de publicação de uma nova portaria até o final de junho de 2026. Essa integração de iniciativas, reforçada pela fase normativa conduzida pelo MME e pela atuação da ABAC, é o suporte necessário para colocar o Brasil na vanguarda da navegação mundial, unindo preservação ambiental, eficiência logística e retorno financeiro para investidores. É a economia azul movendo o futuro do país.

Luis Fernando Resano é Diretor Executivo da ABAC (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem)

SEGUNDA ETAPA DO NOVO TERMINAL DE SUAPE DEMANDARÁ US\$ 50 MILHÕES

Por Danilo Oliveira Portos e logística 13/06/2026 - 12:30



APM Terminals espera atingir os 400 mil TEUs de capacidade instalada iniciais em até dois anos

A APM Terminals informou que está em planejamento a segunda etapa da nova unidade em Suape, prevista para ser entregue até 2028. A primeira deve iniciar a operação comercial dentro dos próximos dois meses. O diretor-superintendente da empresa em Suape e Pecém (CE), Daniel Rose, disse que está em curso o processo para a compra dos equipamentos de movimentação portuária. Segundo o executivo, essa próxima fase vai demandar US\$ 50 milhões, cerca de R\$ 250 milhões.

"Já temos a aprovação para a fase 2, que está em planejamento. Estamos em contratação de equipamentos para essa fase, que vamos entregar até meados de 2028 e que vai aumentar para 600 mil TEUs a capacidade", contou Rose, em entrevista a jornalistas em Suape, antes da cerimônia de entrega da instalação.

A previsão é que a unidade comece a movimentar contêineres no começo de agosto. Segundo Rose, a operação comercial ocorrerá após aprovação algumas licenças.

A expectativa da empresa do grupo Maersk é que os 400 mil TEUs iniciais sejam alcançados após período de um ano e meio a dois anos de operação. Ao todo, a APM prevê R\$ 2,1 bilhões de investimentos no empreendimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/06/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 15/06/2026