

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 100/2026
Data: 16/06/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
NAVIO HISTÓRICO VOLTA A FLUTUAR NO PORTO DE SANTOS E AVANÇA PARA REMOÇÃO APÓS TOMBAR NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
TRANSNORDESTINA SUPERA 100 KM CONCLUÍDOS E AVANÇA PARA ENTREGA DA PRIMEIRA FASE EM 2027	5
PORTO ITAPOÁ COMPLETA 15 ANOS E INVESTE R\$ 500 MILHÕES EM EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
PIAÚÍ PODE TER 1ª USINA SOLAR CAPAZ DE GERAR ENERGIA À NOITE COM SAL FUNDIDO	7
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	9
CENTRO-OESTE TEM MELHOR RESULTADO DA SÉRIE HISTÓRICA E MOVIMENTA 33,7 MILHÕES DE PASSAGEIROS EM 2026	9
PORTO DE SANTOS ASSINA CONTRATO PARA DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	11
SENATRAN REAFIRMA INDEPENDÊNCIA TÉCNICA E COMPROMISSO COM O INTERESSE PÚBLICO	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL – QUATORZE ANOS DE ESPERA, UM METRO DE PROFUNDIDADE	12
INSIGHT – GESTÃO - PORTO ITAPOÁ COMPLETA 15 ANOS COM AMBIENTE FAVORÁVEL PARA AMPLIAR INVESTIMENTOS E CONSOLIDAR PROTAGONISMO LOGÍSTICO	13
POLÍTICA - MOTTA FAZ REUNIÃO PARA TRATAR DO FIM DA ESCALA 6X1	14
NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO ARTICULA OFENSIVA DIPLOMÁTICA PARA EVITAR NOVAS TARIFAS SOBRE PRODUTOS BRASILEIROS	15
<i>Contra-ataque diplomático</i>	15
<i>Carta ou ligação</i>	16
<i>Resiliência climática</i>	16
<i>Elevação das águas contida</i>	16
POLÍTICA - ZEMA CUTUCA FLÁVIO BOLSONARO, MAS NÃO CRÊ EM ROMPIMENTO	16
POLÍTICA - SENADOR SE ESQUIVA E PEDE DIREITA UNIDA	17
POLÍTICA - HADDAD DIZ QUE VAI APRESENTAR A SP PLANO DE SEGURANÇA INÉDITO	18
POLÍTICA - TARCÍSIO DEFENDE REFORMA POLÍTICA	19
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SANTOS INICIA OBRA DE R\$ 617,9 MI PARA RECEBER NAVIOS	19
TRANSPORTES - PORTOS - NAVIO PROFESSOR W. BESNARD VOLTA A FLUTUAR APÓS 94 DIAS EM SANTOS	20
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SANTOS TERÁ PÁTIO COM 400 VAGAS E APOIO AO FUTURO TECON	21
TRANSPORTES - PORTOS - APM AVALIA ENTRADA NO LEILÃO	22
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO ITAPOÁ CELEBRA 15 ANOS COM MARCOS HISTÓRICOS E EXPANSÃO CONTÍNUA	22
TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - CEO DA MSC BRASIL É ELEITO PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS	23
TRANSPORTES - RODOVIAS - SEGURANÇA NO TRANSPORTE DE CARGAS ENCARECE PRODUTOS EM 62% DAS INDÚSTRIAS	24
TRANSPORTES - RODOVIAS - FRETE POR KM RODADO RECUA 0,81% EM MAIO PARA R\$ 8,59	25
TRANSPORTES - FERROVIAS - BRASIL LEVA CARTEIRA DE R\$ 600 BI EM FERROVIAS A INVESTIDORES NA CHINA	26
BRASIL EXPORT - PRESIDENTE DOS PORTOS DE SUAPE E DO RIO CONFIRMAM PARTICIPAÇÃO NO CENTRO-OESTE EXPORT	27
PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2026	28
ENERGIA - BNDES TEM FUNDING SUFICIENTE PARA PROJETOS DO LRCAP BATERIAS	29
ENERGIA - ANEEL SE PREPARA PARA 'EFEITO EL NIÑO'	30
COMÉRCIO EXTERIOR - LULA SE REÚNE COM URSULA DE OLHO NAS EXPORTAÇÕES DE CARNE	30
COMÉRCIO EXTERIOR - CNI PROJETA IMPACTO DE TAXAS DOS EUA	31
COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - O PROFISSIONAL ANTIFRÁGIL: COMO CRESCER EM AMBIENTES DE INCERTEZA	32
FINANÇAS - MERCADO FINANCEIRO PREVÊ CORTES MENORES DA TAXA SELIC EM 2026	33
FINANÇAS - DURIGAN QUER DEBATER POLÍTICA MONETÁRIA	34
FINANÇAS - BOLSA RECUA 0,42% COM PERDA DE FLUXO ESTRANGEIRO E RECEIO FISCAL	35
FINANÇAS - DÓLAR SOBE 0,10% E FECHA A R\$ 5,06	36
INFRAESTRUTURA - FINANÇAS - AMAZÔNIA DAS ELEIÇÕES	36
JUSTIÇA - MORAES REJEITA PEDIDO PARA ADIAR JULGAMENTO DE EDUARDO BOLSONARO	37
JUSTIÇA - EX-DEPUTADO VOLTA A PEDIR SANÇÕES DOS EUA	38
JUSTIÇA - STF RETOMA ANÁLISE DE RECURSOS DAS BIG TECHS APÓS DIVERGÊNCIAS	39
JUSTIÇA - IA NO DIREITO: FACHIN DEFENDE LIMITE	40



PORTUGAL - BRASIL QUER ATRAIR 300 MIL TURISTAS PORTUGUESES — UM RECORDE — E APOSTA NA CULTURA	41
PORTUGAL - AEROPORTOS DE PORTUGAL REGISTRAM RECORDE DE PASSAGEIROS EM ABRIL	42
INTERNACIONAL - NETANYAHU DIZ QUE LUTA CONTRA O IRÃ NÃO ACABOU, APESAR DE ACORDO	42
INTERNACIONAL - MACRON SINALIZA APOIO DA FRANÇA À PAZ	43

JORNAL O GLOBO – RJ..... 44

ESTADOS UNIDOS PENSAM EM CRIAR UM FUNDO DE US\$ 300 BILHÕES PARA RECONSTRUIR IRÃ	44
EMPRESÁRIOS DEFENDEM EQUILÍBRIO FISCAL COMO CHAVE PARA A COMPETITIVIDADE: VEJA 7 PROPOSTAS DE COALIZÃO PARA O DEBATE ELEITORAL	45
FIM DA ESCALA 6X1: MOTTA DEVE TROCAR RELATOR DE PROJETO APÓS GOVERNO ACEITAR RETIRADA DE URGÊNCIA	46
LULA ATACA PROTECIONISMO EM ENCONTRO DO G7 COM PRESENÇA DE TRUMP	47
VALE TEM ATÉ O FIM DESTA SEMANA PARA CONVOCAR ASSEMBLEIA QUE TROCARÁ PRESIDENTE DO CONSELHO, APÓS PEDIDO DA PREVI	49

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 52

COMO UMA FRAUDE IMOBILIÁRIA COM USO DO GOV.BR CAUSOU PREJUÍZO MILIONÁRIO EM PRAIA DE LUXO DE SC	52
KEIKO FUJIMORI LIDERA ELEIÇÃO PRESIDENCIAL NO PERU COM 99% DAS URNAS APURADAS	54
GOVERNO LULA EDITOU OU SANCIONOU DEZ MEDIDAS SEM RESPEITAR EXIGÊNCIAS FISCAIS EM 2025, APONTA TCU	54
MINERAÇÃO DE URÂNIO CAI E ABERTURA AO SETOR PRIVADO TRAVA NO EXECUTIVO	57
CHINA: VENDAS NO VAREJO CAEM PELA PRIMEIRA VEZ EM 4 ANOS	59
OPINIÃO - CORREDOR RORAIMA-GUIANA CRIA ATALHO AO CANAL DO PANAMÁ	59

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 60

CONSUMO E INVESTIMENTOS NA CHINA RECUAM A NÍVEIS DA PANDEMIA	60
NAVIO RUSSO DISPARA TIROS DE ADVERTÊNCIA CONTRA IATE DO REINO UNIDO	63
EUA USAM TÁTICA IRANIANA DE CONTRABANDO PARA RETIRAR PETRÓLEO DO GOLFO	64
EMPRESÁRIO BRASILEIRO CRIA DO ZERO UMA OPERAÇÃO LOGÍSTICA NACIONAL COM BASE EM EXPERIÊNCIA ACUMULADA EM MAIS DE TRÊS DÉCADAS	67

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 69

ARTIGO - REGULAMENTOS DO IBS E DA CBS: NOVAS REGRAS DE RESSARCIMENTO E IMPACTOS NA INDÚSTRIA DE O&G.....	69
A TECMAR TRANSPORTE & LOGÍSTICA, EMPRESA DO GRUPO LOG-IN, ANUNCIA A CHEGADA DE CLÓVIS SEVERINO COMO NOVO DIRETOR-EXECUTIVO DA COMPANHIA.	70
NÃO INCIDÊNCIA DO AFRMM É IMPORTANTE PARA AMPLIAR MOVIMENTAÇÃO NO NORDESTE, ALERTA ABAC.....	71
IMO RECONHECE BAIXA PEGADA DE CARBONO DO ETANOL DE MILHO BRASILEIRO	72
EVERLLENCE CONCLUI TESTE DE APROVAÇÃO DE TIPO PARA MOTOR MARÍTIMO A AMÔNIA.....	73
REINO UNIDO E JAPÃO FECHAM PACTO DE US\$ 12 BILHÕES EM EÓLICAS OFFSHORE	74
WÄRTSILÄ ELEVA POTÊNCIA DE MOTOR A AMÔNIA PARA IGUALAR VERSÃO A GNL	74
CHINA CONCLUI MAIOR CONVERSÃO DE GRANELEIRO PARA PORTA-CONTÊINERES, COM 3.600 TEU DE CAPACIDADE.....	75
APS CONTRATA LICITAÇÃO PARA APROFUNDAR PORTO DE SANTOS PARA 16 METROS	76
ENTREGAS DE FERTILIZANTES REGISTRARAM MAIS DE 9 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO TRIMESTRE	76
ACORDO PERMITIRÁ IMO AVANÇAR COM EVACUAÇÃO EM ORMUZ, DIZ ARSENIO.....	77

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 78

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	78
--	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NAVIO HISTÓRICO VOLTA A FLUTUAR NO PORTO DE SANTOS E AVANÇA PARA REMOÇÃO APÓS TOMBAR NO LITORAL DE SÃO PAULO

Embarcação Professor W. Besnard passará por teste de estabilidade nesta quarta-feira antes de ser rebocada para estaleiro em Guarujá

Por Bárbara Farias 16 de junho de 2026



Embarcação estava parcialmente submersa desde 13 de março, quando adernou (virou) em frente ao Parque Valongo, no Porto de Santos (APS/Divulgação)

A operação de reflutuação do navio oceanográfico Professor W. Besnard foi concluída com sucesso nesta segunda-feira (15), segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS). A embarcação estava parcialmente submersa desde 13 de março, quando adernou (virou) em frente ao Parque Valongo, no Porto de Santos.

Nesta quarta-feira (17), o navio deverá passar por uma avaliação de estabilidade para que possa ser rebocado com segurança até um estaleiro na Margem Esquerda, em Guarujá. Os trabalhos são conduzidos pela Marfort Serviços Marítimos Ltda, empresa contratada emergencialmente pela APS, sem licitação, por R\$ 8,6 milhões.

“A operação de salvamento do navio oceanográfico Prof. W. Besnard alcançou importante avanço com a recuperação da condição de fluviabilidade da embarcação, que permanece sob monitoramento técnico contínuo para avaliação de sua estabilidade e integridade estrutural, etapas necessárias antes da definição das próximas fases da operação”, informou a Autoridade Portuária em nota.

A APS assinou o contrato com a Marfort em 27 de março, com vigência de seis meses. Os serviços abrangem operações de salvamento, estabilização, reflutuação e remoção da embarcação. O extrato do acordo foi publicado na edição de 31 de março do Diário Oficial da União (DOU).

História

A embarcação foi usada durante 40 anos pelo Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (USP) em mais de 150 viagens à Antártica, entre outras missões oceanográficas. Está sem uso, porém, desde 2008.

Em 2016, a Prefeitura de Ilhabela recebeu a titularidade da embarcação da USP, mas não teve dinheiro para a reforma, dando início uma batalha judicial. Em julho de 2023 a Justiça determinou que a Administração da cidade do Litoral Norte desmontasse o navio por oferecer risco ambiental e não ter condições de navegabilidade.

Uma audiência conciliatória, com a anuência do Ministério Público de São Paulo (MPSP), realizada em novembro de 2023, suspendeu as obrigações impostas à Ilhabela e o navio ficou com o Instituto do Mar.

Sem sair de Santos, ele foi atracado em 2024 no Parque Valongo e recebeu reparos na parte externa. O Instituto do Mar buscava recursos para a completa restauração.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/06/2026

TRANSNORDESTINA SUPERA 100 KM CONCLUÍDOS E AVANÇA PARA ENTREGA DA PRIMEIRA FASE EM 2027

Ferrovia já recebeu R\$ 9,8 bilhões em investimentos e alcançou 81% de execução das obras
Da A Tribuna.com.br 16 de junho de 2026



Ferrovia tem o maior ritmo de montagem desde o início das obras (Yas Fonseca/MIDR/Divulgação)

Segundo o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, a Ferrovia Transnordestina já tem mais 100 quilômetros de ferrovia concluída, de um total de mais de 1,2 mil quilômetros de malha ferroviária.

Atualmente, a primeira fase da Transnordestina está com cerca de 81% de execução e a expectativa é concluir essa etapa em 2027. O empreendimento já recebeu R\$

9,8 bilhões em investimentos de um orçamento total de R\$ 15 bilhões.

Em março deste ano, o Governo Federal aprovou mais R\$ 152,4 milhões do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) para manter o ritmo das obras. O fundo é um dos principais financiadores da ferrovia e representa a atuação da União em projetos estruturantes capazes de ampliar a competitividade regional, reduzir custos logísticos e impulsionar a geração de emprego, renda e oportunidades no Nordeste.

Até agora, já foram liberados mais de R\$ 6,6 bilhões pelo FDNE para a Transnordestina.

“Nós vamos avançar em ritmo acelerado para concluir essa ferrovia, que é fundamental na geração de empregos e oportunidades na área logística do país”, afirmou o ministro da Integração e do Desenvolvimento Regional, Waldez Góes.

Ligação

Com 1.206 quilômetros de extensão, a Ferrovia Transnordestina ligará Eliseu Martins ao Porto do Pecém, passando por 53 municípios. Considerada a maior obra linear em execução no Brasil, a ferrovia foi planejada para ampliar o escoamento de grãos, fertilizantes, combustíveis, cimento e minério, fortalecendo a logística e o desenvolvimento do Nordeste.

O projeto busca reduzir o custo logístico de transporte de commodities, como soja, milho e minérios.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/06/2026

PORTO ITAPOÁ COMPLETA 15 ANOS E INVESTE R\$ 500 MILHÕES EM EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA

Terminal catarinense amplia pátio, prepara novo gate e mira liderança na movimentação de contêineres na América do Sul

Por Bárbara Farias 16 de junho de 2026

O Porto Itapoá, em Santa Catarina, completa nesta terça-feira (16) 15 anos e comemora com avanços importantes na expansão da infraestrutura que envolvem R\$ 500 milhões em investimentos. Ainda neste ano, concluirá a nova área de pátio de 120 mil metros quadrados (m²) e dará início às operações do novo gate com oito faixas de entrada. O terminal de uso privado (TUP), destaque na movimentação de contêineres, operou 1,5 milhão de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) no ano passado.

Itapoá e o Porto de São Francisco do Sul formam o estratégico complexo portuário da Baía da Babitonga, que responde pela movimentação de mais de 60% das exportações e importações do estado catarinense.



Itapoá tem como meta ser o maior e mais eficiente porto de contêineres da América do Sul até 2033 (Porto Itapoá/Divulgação)

Para o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten, o TUP consolidou-se como um dos mais modernos e eficientes terminais de contêineres da América do Sul. “Desde o início de suas operações, em 2011, o terminal multiplicou sua capacidade operacional, ampliou sua área, investiu em equipamentos de última geração e fortaleceu sua posição estratégica no comércio exterior brasileiro”, afirmou.

Ao longo dos anos, a empresa já investiu aproximadamente R\$ 3 bilhões em infraestrutura e equipamentos ampliando sua capacidade de movimentação anual de 350 mil TEU para 1,8 milhão de TEU. Em 2025, o Porto Itapoá operou 1,5 milhão de TEU, totalizando mais de 10 milhões de TEU em 15 anos.

Com a meta de se tornar o maior e mais eficiente porto de contêineres da América do Sul até 2033, o Porto Itapoá avança na quarta fase de expansão. Atualmente, o TUP tem um pátio de 455 mil m², com capacidade estática de 31 mil TEU e deverá concluir a expansão da área em mais 120 mil m² ainda neste ano. Além disso, um novo gate, com oito faixas de entrada, deverá entrar em operação nos próximos meses.

O terminal está ampliando seu parque de equipamentos com a chegada de novos RTGs (Rubber Tyred Gantry, também chamados de transtêineres), um novo scanner de cargas e seu oitavo portêiner, que entrará em operação em breve.

Projeto futuro

A ampliação do cais, que hoje tem 800 metros e dois berços de atracação, em mais 400 metros, também está nos planos do Porto Itapoá. O objetivo é ganhar mais um berço que permitirá a atracação simultânea de três navios de grande porte. Hoje, recebe duas embarcações por vez. Outros investimentos serão feitos em tecnologia e equipamentos.

Em 2025, o Porto Itapoá conquistou a posição de terceiro maior porto brasileiro em movimentação de contêineres, segundo ranking da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Navios de 366 metros

Em março do ano passado, foi assinada a parceria público-privada (PPP) para a dragagem de aprofundamento do canal da Baía da Babitonga para 16 metros. Com isso, o Porto Itapoá e o Porto de São Francisco do Sul poderão ser os primeiros do País a receber navios porta-contêineres de 366 metros com a lotação máxima utilizada a partir deste ano.

O porto público de São Francisco do Sul aportou R\$ 24 milhões e o TUP Itapoá, R\$ 300 milhões, investimento que será devolvido em parcelas até dezembro de 2037, aproximadamente 11 anos após o fim da obra. O ressarcimento do investimento de Itapoá será em cima do adicional de tarifas portuárias geradas pelo acréscimo no número de navios e pelo aumento no volume de carga movimentada, a partir da conclusão do aprofundamento.

Para CEO, Ricardo Arten, o projeto ampliará a competitividade da região, possibilitando a atração de novos serviços marítimos. “Os ganhos de escala para importadores e exportadores e maior integração do Sul do Brasil às principais rotas globais de comércio serão diferenciais para Itapoá”.

O porto e a cidade

O Porto Itapoá é responsável por cerca de 2 mil empregos diretos e 8 mil indiretos, impulsionando a economia regional. Além disso, a empresa figura entre as organizações catarinenses que mais destinam recursos a projetos sociais e culturais, com R\$ 12,9 milhões aportados em 2025 para aplicação em 2026.

“Celebrar 15 anos é reconhecer a dedicação de milhares de profissionais, parceiros, clientes e membros da comunidade que ajudaram a construir esta história”, afirma Arten. “Temos orgulho dos resultados alcançados e seguimos olhando para o futuro, investindo em infraestrutura, inovação e sustentabilidade para continuar contribuindo com o desenvolvimento de Itapoá, de Santa Catarina e do Brasil”, destaca o CEO.

O complexo

O Porto Itapoá iniciou as operações em junho de 2011, sendo considerado um dos terminais mais ágeis e eficientes da América Latina e um dos maiores e mais importantes do País na movimentação de cargas containerizadas. De administração privada, possui uma estrutura capaz de movimentar 1,8 milhão de TEU por ano e está rumo à fase final de sua expansão que possibilitará a movimentação de 2 milhões de TEU anualmente. Localizado no litoral norte de Santa Catarina, o Porto Itapoá está posicionado entre as regiões mais produtivas do Brasil, contemplando importadores e exportadores dos mais diversos segmentos empresariais.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/06/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PIAUÍ PODE TER 1ª USINA SOLAR CAPAZ DE GERAR ENERGIA À NOITE COM SAL FUNDIDO

Estudo de viabilidade lançado em Teresina prevê planta piloto de energia solar concentrada em Brejo do Piauí, com tecnologia inédita no país capaz de gerar eletricidade à noite

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Tecnologia inédita no país, desenvolvida por empresa chinesa, é capaz de gerar eletricidade mesmo durante a noite ou em períodos de baixa incidência solar. Foto: Divulgação

Por Nathalia Amaral, do portal Piauí Negócios

O Piauí poderá se tornar sede da primeira planta piloto de energia solar concentrada (CSP) com armazenamento térmico do Brasil, uma tecnologia inédita no país capaz de gerar

eletricidade mesmo durante a noite ou em períodos de baixa incidência solar. O estudo de viabilidade do projeto foi lançado no auditório do Centro de Formação Profissional Cândido Athayde (CFPCA), do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), em Teresina.

A iniciativa coloca o Piauí no centro de uma nova frente da transição energética nacional. Além de grande fornecedor de energia renovável, o estado passa a ser apresentado como polo de inovação e pesquisa aplicada no setor elétrico. O projeto é fruto de uma parceria entre a CGN Brasil Energia, subsidiária de um conglomerado estatal chinês, o Piauí Instituto de Tecnologia (PIT) e o Senai. A cerimônia, realizada no dia 28 de maio, contou com a presença do diretor-presidente do PIT, Rafael Jales; da diretora jurídica da CGN Brasil, Sílvia Rocha; e do diretor regional do Senai, Roger Jacob.

Para Silvia Rocha, o projeto, que será desenvolvido na cidade de Brejo do Piauí, a 423 km de Teresina, representa a abertura de uma nova fronteira tecnológica para o Nordeste brasileiro. Na avaliação da executiva, o Piauí é o local mais adequado para o desenvolvimento do estudo.

“O estado se consolidou nos últimos anos como um dos grandes protagonistas da transformação energética brasileira, não apenas pela escala dos projetos já implantados aqui, mas também pela combinação entre qualidade dos recursos naturais, visão estratégica e ambiente favorável ao desenvolvimento de longo prazo. Este não é apenas um projeto realizado no Piauí; é um projeto que faz sentido justamente por ser desenvolvido aqui”, afirma.

A diretora jurídica destacou ainda que o projeto deverá trazer inúmeros benefícios para o estado, incluindo geração de empregos qualificados, desenvolvimento da cadeia produtiva local, formação técnica, atração de novos investimentos e interiorização do desenvolvimento.

“Quando observamos o cenário global, vemos um mundo buscando respostas simultaneamente para segurança energética, descarbonização, competitividade industrial e resiliência climática. Nenhum país, nenhuma empresa e nenhuma tecnologia resolverão isso de forma isolada. Por isso, iniciativas como esta têm tanto valor. Os resultados desse trabalho, qualquer que seja a direção apontada, ampliarão o repertório técnico disponível para que o país tome decisões mais assertivas sobre o seu sistema energético”, conclui.



Complexo multienergias Nova Olinda, previsto para Brejo do Piauí, contempla uma usina CSP de aproximadamente 100 MW.
Foto: Divulgação

Pesquisa em Brejo do Piauí terá duração de seis meses

O diretor-presidente do PIT, Rafael Jales, afirma que a pesquisa começou a ser desenvolvida em maio e terá duração de seis meses. A partir dos resultados, será possível determinar a viabilidade técnica e a possibilidade de implantação do

projeto na cidade de Brejo do Piauí. A escolha da região deve-se ao fato de a CGN Brasil Energia já possuir plantas no local, no chamado Piauí Hub, além de a área contar com o território necessário e com a incidência solar adequada para essa tecnologia.

“Se esse projeto não der certo no Piauí, não vai dar certo em lugar nenhum, porque só aqui temos um território totalmente apto para sua realização. O Piauí já é referência em geração de energia renovável e, agora, queremos nos tornar referência também no contexto da usina solar concentrada e da pesquisa aplicada. Não queremos apenas gerar energia; queremos produzir conhecimento e tecnologia”, destaca.

No evento, também foi assinado um Acordo de Cooperação Técnica (ACT), que formaliza a participação do Senai, instituição que contribuirá com equipamentos — entre eles, uma estação total de clima — e com profissionais técnicos. O Senai já possui cursos voltados à cadeia produtiva do projeto, como manutenção de sistemas de rastreamento (trackers) e comissionamento de plantas solares, reforçando a intenção do consórcio de formar capital humano local.

Roger Jacob, diretor regional do Senai, afirmou que a instituição coloca todo o sistema industrial à disposição da CGN Brasil para apoiar os desafios tecnológicos do setor elétrico. “O Senai já possui estrutura nas áreas de instrumentação, manutenção industrial, operação de sistemas e redes inteligentes. Nós já desenvolvemos essa capacidade para a formação nesse segmento. Toda a parte elétrica, em si, já dominamos. Essa nova tecnologia é o que vamos aprender a partir desse fantástico projeto de pesquisa que será iniciado”, detalha o diretor.

O que é a tecnologia CSP e o projeto Nova Olinda

A energia solar concentrada (CSP) difere dos sistemas fotovoltaicos mais comuns por utilizar calhas parabólicas para concentrar a luz solar e gerar calor. No projeto Nova Olinda, esse calor será armazenado em sal fundido, solução que permite a conversão contínua da energia térmica em eletricidade mesmo durante a noite ou em períodos de baixa insolação. Essa capacidade de geração despachável é apontada pelos idealizadores como o principal diferencial da tecnologia para conferir maior estabilidade ao sistema elétrico.

Uma frente de pesquisa dedicada, liderada pelo professor Juan Diego, do PIT, trabalha na “tropicalização” da tecnologia: adaptar equipamentos e processos concebidos em outras latitudes às condições climáticas e ambientais do semiárido brasileiro, incluindo altas temperaturas, índices de radiação direta e a presença de poeira orgânica e partículas que podem afetar o desempenho das calhas parabólicas e dos sistemas de armazenamento térmico.

O complexo multienergias Nova Olinda, previsto para Brejo do Piauí, contempla uma usina CSP de aproximadamente 100 MW, integrada a uma usina solar fotovoltaica de até 450 MW, além de sistemas de armazenamento em baterias (BESS).

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 16/06/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

CENTRO-OESTE TEM MELHOR RESULTADO DA SÉRIE HISTÓRICA E MOVIMENTA 33,7 MILHÕES DE PASSAGEIROS EM 2026

Movimentação nos quatro primeiros meses do ano cresceu 6,5% em relação a 2025; aeroportos regionais ampliam conectividade na região



Vista aérea do aeroporto de Brasília - Foto: Inframerica

A aviação no Centro-Oeste registrou o melhor desempenho da década para os quatro primeiros meses do ano. Entre janeiro e abril de 2026, os aeroportos da região movimentaram 33,7 milhões de passageiros domésticos, um crescimento de 6,5% em relação ao mesmo período de 2025, quando foram transportados 31,6 milhões de viajantes.

O resultado consolida a expansão do setor na região, que reúne importantes polos econômicos, turísticos e logísticos do país. O volume registrado em 2026 supera inclusive os níveis pré-pandemia, quando o Centro-Oeste havia alcançado 31,4 milhões de passageiros nos primeiros quatro meses de 2019.

"O crescimento da movimentação de passageiros demonstra a força da aviação como instrumento de desenvolvimento regional. O Ministério de Portos e Aeroportos tem trabalhado para modernizar aeroportos, ampliar a capacidade operacional dos terminais e criar um ambiente favorável para novos investimentos", destaca o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Brasília impulsiona crescimento

Principal hub aéreo da região, o Aeroporto Internacional de Brasília registrou a maior movimentação entre os terminais do Centro-Oeste. Nos quatro primeiros meses de 2026, passaram pelo aeroporto da capital 5,16 milhões de passageiros, alta de 11,1% em comparação ao mesmo período de 2025.

Em Goiás, o Aeroporto de Goiânia também apresentou crescimento, passando de 1,16 milhão para 1,19 milhão de passageiros no período. Já o Aeroporto Internacional Marechal Rondon, em Várzea Grande (MT), manteve trajetória positiva, com movimentação superior a 820 mil passageiros.

Interior ganha força

O avanço da aviação regional também contribuiu para o desempenho do Centro-Oeste. O Aeroporto de Sinop (MT), um dos principais polos do agronegócio brasileiro, movimentou 160,5 mil passageiros entre janeiro e abril, crescimento de 14,5% em relação ao mesmo período do ano passado.

Outro destaque foi Bonito (MS), um dos principais destinos de ecoturismo do país. O aeroporto local registrou 30,8 mil passageiros, alta de 53,6% na comparação com 2025, refletindo o fortalecimento da atividade turística na região.

Dourados (MS), que retomou operações comerciais recentemente após investimentos em infraestrutura, movimentou quase 20 mil passageiros nos quatro primeiros meses do ano, ampliando as opções de deslocamento para o interior sul-mato-grossense.

O desempenho da aviação no Centro-Oeste acompanha a estratégia do MPor de fortalecer a infraestrutura aeroportuária nacional, ampliar a conectividade e estimular o desenvolvimento regional. Com aeroportos mais modernos, maior oferta de voos e integração entre capitais e cidades do interior, a aviação segue desempenhando papel na dinamização da economia da região.

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

Data: 16/06/2026

PORTO DE SANTOS ASSINA CONTRATO PARA DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO

Com investimentos de R\$617,9 milhões, a dragagem permite a operação de embarcações maiores e aumenta a eficiência logística do principal porto do país



Dragagem ampliará a profundidade do canal de navegação para 16 metros. Foto: Divulgação/Porto de Santos

O Porto de Santos, maior complexo portuário da América Latina, avança na ampliação de sua capacidade operacional. A Autoridade Portuária de Santos (APS) assinou o contrato para a dragagem de aprofundamento do canal de navegação santista para 16 metros. A medida permitirá que embarcações maiores operem com mais segurança e eficiência e atende a uma

demanda crescente do mercado internacional, que tem adotado navios cada vez maiores para transportar volumes elevados de cargas.

O investimento previsto para a intervenção, que será realizada pela empresa Jan de Nul, é de R\$617,9 milhões por um período de cinco anos. Hoje, o canal possui profundidade de 15 metros, resultado da última obra de 14 anos atrás. A expectativa é que a melhoria contribua para reduzir custos operacionais e ofereça mais competitividade aos produtos brasileiros no exterior.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o aprofundamento do canal faz parte da estratégia de expansão da infraestrutura para acompanhar o crescimento da demanda e garantir maior agilidade às operações. "Essa obra significa mais capacidade para movimentar cargas e maior eficiência logística, mantendo o Brasil competitivo nas principais rotas do comércio internacional. É um investimento estratégico para o Porto de Santos e também para o crescimento da infraestrutura portuária", afirmou.



“É um investimento que estamos fazendo de quase 620 milhões, que atende ao planejamento de expansão do Porto de Santos, para que a mais moderna frota de navios cargueiros do mundo possa acessar sem dificuldade os terminais, aumentando a produtividade e diminuindo custos”, disse o presidente da APS, Anderson Pomini.

O aprofundamento do canal do Porto de Santos será feito depois de 14 anos da última obra, quando a profundidade foi aumentada para 15 metros. Neste período, os navios passaram a exigir maior calado. Com a obra, a APS visa garantir aos usuários do complexo portuário melhor infraestrutura.

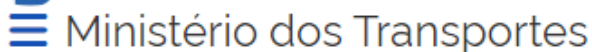
Além da execução da dragagem, a contratação contempla etapas como licenciamento ambiental, elaboração dos projetos básico e executivo e a manutenção da nova profundidade por dois anos.

Papel estratégico

Em 2025, o Porto de Santos registrou recorde histórico de 186,4 milhões de toneladas movimentadas, consolidando sua posição como principal hub logístico do Brasil. Responsável por conectar a produção nacional aos principais mercados internacional, o complexo portuário movimenta cargas e desempenha um papel fundamental para setores como agronegócio, indústria, mineração e energia.

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

Data: 16/06/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

SENATRAN REAFIRMA INDEPENDÊNCIA TÉCNICA E COMPROMISSO COM O INTERESSE PÚBLICO

Secretaria reforça que decisões regulatórias são tomadas com base em evidências técnicas, diálogo institucional e compromisso com a sociedade brasileira

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) esclarece que sua atuação é pautada pela segurança viária, pela eficiência regulatória e pela defesa do interesse público.

A Senatran mantém diálogo permanente com entidades representativas, órgãos públicos, setor produtivo, academia e demais integrantes do Sistema Nacional de Trânsito. As contribuições recebidas são analisadas tecnicamente, sem que isso implique concordância automática ou incorporação às políticas públicas.

A formulação da política nacional de trânsito não se submete a interesses setoriais ou econômicos específicos. Toda proposta regulatória deve ser avaliada com base em evidências, observando critérios de necessidade, proporcionalidade, viabilidade, livre concorrência, impacto regulatório e custo para cidadãos, empresas e órgãos públicos.

Propostas que impliquem ampliação de obrigações, criação de novos procedimentos, certificações, registros ou exigências administrativas demandam análise rigorosa quanto à sua efetividade para a segurança viária e aos seus impactos econômicos e operacionais.

A Senatran reafirma seu compromisso com a simplificação administrativa, a transformação digital, a interoperabilidade de sistemas e o uso inteligente de dados, buscando reduzir burocracias e custos regulatórios sem comprometer a segurança no trânsito.

Quanto às manifestações e denúncias encaminhadas por entidades ou cidadãos, todas são tratadas pelos canais institucionais competentes, com observância do devido processo legal, do contraditório e das competências legais de cada órgão.



A Senatran permanece aberta ao diálogo com todos os setores envolvidos, sempre, com independência técnica, responsabilidade institucional e compromisso com a sociedade brasileira.

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

Data: 16/06/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – QUATORZE ANOS DE ESPERA, UM METRO DE PROFUNDIDADE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Um metro. A dragagem de aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos (SP), cujo contrato foi assinado na última sexta-feira, após 14 anos sem intervenção equivalente, adicionará exatamente um metro à profundidade do canal, de 15 para 16 metros. Para quem não conhece a dinâmica da navegação comercial moderna, o número pode parecer modesto. Para quem opera terminais ou planeja escalas de navios de grande porte, esse metro representa a diferença entre acessar o maior complexo portuário da América do Sul com plena carga ou ter de aligeirar embarcações antes de entrar no canal, desperdiçando capacidade, tempo e dinheiro. É esse metro que Santos precisou esperar 14 anos para conquistar.

O intervalo entre a última dragagem de aprofundamento, em 2011, e a assinatura deste contrato não é apenas um dado cronológico. É o retrato de um descompasso estrutural entre a velocidade com que a frota mercante mundial evoluiu e o ritmo com que a infraestrutura portuária brasileira respondeu a essa evolução. Nos últimos quinze anos, os navios portacontêineres e graneleiros cresceram em porte de forma consistente. As classes New Panamax e Ultra Large Container Vessel, hoje dominantes nas rotas do Atlântico Sul, exigem calados que os 15 metros do canal de Santos acomodavam cada vez mais precariamente, obrigando armadores a operar com restrições de carga que elevam o custo por TEU e tornam Santos menos competitivo frente a portos que investiram no aprofundamento de seus canais com mais regularidade.

A assinatura do contrato com a Jan de Nul do Brasil para a realização da obra é, portanto, um avanço real e necessário. O investimento de R\$ 617,9 milhões, com prazo de cinco anos para execução do aprofundamento e dois anos adicionais de dragagem de manutenção do novo gabarito, está dimensionado de forma compatível com a complexidade técnica da obra. O canal de Santos, com suas correntes, sua extensão e o volume de tráfego simultâneo que precisa suportar, não admitem atalhos operacionais. A contratação de uma empresa de porte e especialização internacionais é escolha acertada para uma obra sem margem de erro.

O BE News entende, porém, que o contrato assinado é apenas o primeiro passo de um processo cujos riscos reais estão na execução, não na concepção. Dragagens de aprofundamento em canais de alta densidade de tráfego exigem coordenação permanente entre a draga, os terminais em operação e os armadores com escalas programadas. Atrasos na execução têm custo imediato para o comércio exterior. Cada semana de restrição operacional no canal de Santos afeta exportadores de soja, açúcar, celulose e manufaturados de todo o hinterland do porto, que se estende por São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás. A Autoridade Portuária de Santos e a contratada precisam estabelecer desde o início um cronograma de execução que minimize as janelas de restrição operacional e comunique com antecedência suficiente os períodos de limitação de calado.

Há ainda uma dimensão que o contrato não resolve por si só: a necessidade de que Santos avance na discussão sobre o próximo ciclo de aprofundamento antes que este termine. Portos competitivos não esperam 14 anos entre uma intervenção e outra. Roterdã, Hamburgo e os grandes hubs asiáticos mantêm programas contínuos de dragagem de manutenção e aprofundamento que evitam justamente o tipo de defasagem acumulada que Santos carrega. Os 16 metros que serão alcançados ao final desta obra já são insuficientes para os navios de maior geração atualmente em encomenda nos

estaleiros mundiais. Planejar o próximo passo enquanto este se executa não é luxo de gestão — é condição para que Santos não repita, daqui a uma década, o mesmo diagnóstico de atraso que justifica o contrato assinado esta semana.

Santos responde por cerca de um terço do comércio exterior brasileiro. Sua capacidade de receber os navios mais modernos do mundo, com eficiência e segurança, não é uma questão apenas de orgulho portuário. É uma variável direta do custo logístico das exportações brasileiras e, por extensão, da competitividade do agronegócio e da indústria que dependem do porto para acessar os mercados internacionais. A dragagem começa. Que comece rápido, termine no prazo e abra desde já a discussão sobre o que vem depois.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

INSIGHT – GESTÃO - PORTO ITAPOÁ COMPLETA 15 ANOS COM AMBIENTE FAVORÁVEL PARA AMPLIAR INVESTIMENTOS E CONSOLIDAR PROTAGONISMO LOGÍSTICO



RICARDO ARTÉN

CEO do Porto Itapoá

opinioao@portalbenews.com.br

Ao completar 15 anos, o terminal não apenas celebra uma história de crescimento, mas reúne as condições necessárias para continuar expandindo sua capacidade e fortalecer ainda mais o papel da Baía da Babitonga como um dos principais pólos logísticos do Brasil.

Ao completar 15 anos de operações, em junho de 2026, o Porto Itapoá chega a um momento que simboliza não apenas a consolidação de uma trajetória de crescimento acelerado, mas também a criação de um ambiente propício para sustentar sua expansão nas próximas décadas. O desempenho operacional alcançado pelo terminal, aliado ao apoio do poder público em projetos estruturantes, vem permitindo que novos investimentos em infraestrutura avancem e reforcem a posição estratégica do complexo portuário da Baía da Babitonga.

Inaugurado em 2011 com capacidade para movimentar cerca de 350 mil TEUs por ano, o Porto Itapoá transformou-se em um dos principais terminais de contêineres do país. Após sucessivas ampliações e aproximadamente R\$ 3 bilhões em investimentos privados diretos, o terminal atingiu capacidade anual de 1,8 milhão de TEUs e movimentou, somente em 2025, cerca de 1,5 milhão de TEUs, consolidando-se como o terceiro maior porto brasileiro em movimentação de contêineres, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Os números evidenciam uma característica que marcou a trajetória do terminal: a expansão da infraestrutura sempre acompanhou o crescimento da demanda. Ao longo de seus 15 anos, o Porto Itapoá multiplicou sua capacidade operacional em mais de cinco vezes, incorporou novas tecnologias, ampliou sua área física e fortaleceu sua atuação no comércio exterior brasileiro.

Esse desempenho permitiu o avanço da quarta fase de expansão do terminal, atualmente em andamento. Entre os investimentos em curso estão uma nova área de pátio com 120 mil metros quadrados, que entrará em operação ainda em 2026, a construção de um novo gate com oito faixas de entrada e a ampliação do parque de equipamentos, incluindo novos RTGs, scanner de cargas e um oitavo portêiner.

Mais do que responder ao crescimento das operações, esses investimentos refletem a confiança no potencial de desenvolvimento da região. E esse cenário favorável não é resultado apenas da iniciativa privada. O entendimento do poder público sobre a importância estratégica da atividade portuária tem sido decisivo para viabilizar projetos capazes de elevar a competitividade do complexo logístico do Norte catarinense.



O principal exemplo é a obra de dragagem e aprofundamento do canal de acesso à Baía da Babitonga. Iniciado em 2025 e com conclusão prevista para o segundo semestre de 2026, o projeto permitirá profundidade de até 16 metros, tornando a região o primeiro complexo portuário do Brasil apto a receber embarcações de até 366 metros de comprimento com carga máxima.

A obra representa um marco para toda a cadeia logística do Sul do Brasil. Ao possibilitar a operação de navios maiores, o aprofundamento do canal deverá ampliar a oferta de serviços marítimos, gerar ganhos de escala para importadores e exportadores e fortalecer a integração da região às principais rotas globais de comércio.

A iniciativa também demonstra uma convergência entre os investimentos privados realizados pelo Porto Itapoá e a visão estratégica das autoridades públicas, que reconhecem a relevância econômica do setor portuário e vêm apoiando a ampliação da infraestrutura necessária para acompanhar o crescimento do comércio exterior brasileiro.

Os impactos desse desenvolvimento já podem ser observados no município de Itapoá. Entre 2010 e 2022, a cidade foi a que mais cresceu em Santa Catarina e a quinta com maior crescimento populacional do Brasil. No mesmo período, a arrecadação municipal saltou de R\$ 35 milhões para cerca de R\$ 380 milhões anuais. Atualmente, o terminal responde por aproximadamente 2 mil empregos diretos e 8 mil indiretos, contribuindo para a geração de renda e para a melhoria da qualidade de vida da população.

Além da dimensão econômica, o Porto Itapoá mantém investimentos permanentes em projetos sociais, culturais, educacionais, esportivos e ambientais. Somente em 2025, a empresa destinou R\$ 12,9 milhões para projetos incentivados que serão executados em 2026, figurando entre as organizações catarinenses que mais investem em iniciativas de impacto social.

A combinação entre resultados operacionais consistentes, investimentos contínuos e apoio institucional em obras estruturantes coloca o Porto Itapoá em uma posição singular no cenário portuário nacional. Ao completar 15 anos, o terminal não apenas celebra uma história de crescimento, mas reúne as condições necessárias para continuar expandindo sua capacidade e fortalecer ainda mais o papel da Baía da Babitonga como um dos principais pólos logísticos do Brasil.

Em um contexto de aumento das exigências do comércio internacional e da necessidade de maior eficiência nas cadeias de suprimentos, a experiência de Itapoá demonstra como a combinação entre iniciativa privada, planejamento de longo prazo e entendimento do poder público pode criar um ambiente favorável para o desenvolvimento sustentável e para a ampliação da competitividade brasileira no cenário global.

Ricardo Arten. CEO do Porto Itapoá.

AO COMPLETAR 15 ANOS, O TERMINAL NÃO APENAS CELEBRA UMA HISTÓRIA DE CRESCIMENTO, MAS REÚNE AS CONDIÇÕES NECESSÁRIAS PARA CONTINUAR EXPANDINDO SUA CAPACIDADE E FORTALECER AINDA MAIS O PAPEL DA BAÍA DA BABITONGA COMO UM DOS PRINCIPAIS PÓLOS LOGÍSTICOS DO BRASIL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

POLÍTICA - MOTTA FAZ REUNIÃO PARA TRATAR DO FIM DA ESCALA 6X1

Presidente da Câmara dos Deputados se reúne nesta terça com líderes para esclarecer pontos do PL do governo

Do Estadão Conteúdo

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), anunciou nesta segunda-feira (15) que convocou para a tarde desta terça (16) uma reunião do colégio de líderes para tratar do projeto de lei (PL) 1838/26, do governo federal, que acaba com a escala de seis dias de trabalho para cada dia de folga, a escala 6x1.

O objetivo é ter pontos do texto esclarecidos pelo relator, o deputado federal Léo Prates (Republicanos-BA). Encaminhado pelo governo em abril, o projeto define em 40 horas semanais o limite da jornada normal de trabalho na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), e oito diárias, além de garantir ao trabalhador dois repousos semanais remunerados de 24 horas consecutivas.



Além de conversar com líderes sobre a proposta do governo que acaba com escala 6x1, Hugo Motta também pautou para esta semana o debate do projeto sobre misoginia

Por ter sido encaminhada em regime de urgência, a proposta está trancando a pauta do plenário da Câmara, que só pode deliberar propostas de Emenda à Constituição (PECs), Projetos de Decreto Legislativo (PDLs) e requerimentos de urgência até que o projeto seja votado.

“Convoquei Reunião de Líderes para amanhã (terça, 16), às 14h. Na ocasião, o deputado @leopratesba vai esclarecer pontos do seu parecer sobre o PL que acaba com a escala 6x1, apesar de já termos aprovado a PEC sobre a redução da jornada de trabalho. Com a apreciação da matéria, destravamos a pauta da Casa”, escreveu Motta em uma rede social.

Na quinta-feira (11), Motta designou o deputado Léo Prates, que também relatou o texto da PEC que acabou com a escala 6x1, como relator do projeto. O texto aprovado no final de maio reduziu a jornada semanal de trabalho de 44 para 40 horas e estabelece a escala de cinco dias de trabalho por dois de folga (5x2). Atualmente a PEC está em análise no Senado Federal.

Misoginia

Além do projeto de lei que acaba com escala 6x1, os líderes vão debater ainda o PL 896/23, que equipara a misoginia ao crime de racismo, o que a torna inafiançável e imprescritível.

Na última quarta-feira (10), a coordenadora do grupo de trabalho que debate a proposta, deputada Tabata Amaral (PSB-SP), apresentou uma nova versão do texto, que já foi aprovado no Senado.

“Já a deputada @tabataamaralps apresentará os resultados do GT da Misoginia. Devemos votar os dois projetos em plenário ainda nesta semana”, completou Motta.

A relatora alterou principalmente a definição de misoginia. “A fim de preservar a uniformidade conceitual da legislação penal e processual penal sobre o tema, propomos a substituição dos termos ‘ódio’ e ‘aversão’, previstos no projeto para a caracterização da misoginia, pelas expressões ‘menosprezo ou discriminação’ em razão da ‘condição de mulher’.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO ARTICULA OFENSIVA DIPLOMÁTICA PARA EVITAR NOVAS TARIFAS SOBRE PRODUTOS BRASILEIROS

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

Ministro da Fazenda afirma que Lula poderá entrar em contato com Donald Trump, enquanto integrantes do governo ampliam negociações para conter barreiras comerciais

CONTRA-ATAQUE DIPLOMÁTICO

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou que o Governo Federal articula uma frente diplomática em múltiplos níveis para conter a ameaça de novas tarifas norte-americanas sobre produtos brasileiros. Segundo ele, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva deve ligar ou enviar carta ao presidente

Donald Trump, e o ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Marcio Elias Rosa, está em contato com o representante comercial dos EUA, Jamieson Greer. O próprio Durigan disse estar à disposição para falar com o secretário do Tesouro americano, Scott Bessent.

CARTA OU LIGAÇÃO

“Presidente deve ligar ou mandar uma carta para o presidente Trump. Eu também já disse, estou à disposição para falar com o Scott Bessent. O Marcio Elias Rosa está falando com o Jamieson Greer; deve falar agora nesses próximos dias”, disse Durigan em entrevista ao podcast Warren Política, gravada na última sexta-feira, dia 12, e publicada na manhã dessa segunda-feira, dia 15. Lula e Trump estarão no G7, na França, nos próximos dias. O Brasil participa como convidado, não é membro do grupo das sete maiores economias do mundo. Nenhuma reunião bilateral entre os dois presidentes foi confirmada até o momento.

RESILIÊNCIA CLIMÁTICA

O governo do Rio Grande do Sul aprovou o financiamento integral de obra de proteção contra inundações na região do Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre. O repasse de R\$ 48 milhões foi confirmado em reunião do Comitê Gestor do Plano Rio Grande, programa estadual de reconstrução criado após as enchentes de maio de 2024, que forçaram o fechamento do aeroporto por quase cinco meses e causaram prejuízos estimados em mais de R\$ 90 bilhões no estado.

ELEVAÇÃO DAS ÁGUAS CONTIDA

O projeto, apresentado pela prefeitura de Porto Alegre, prevê a construção de estruturas de contenção que reduzam a vulnerabilidade do terminal a eventos de chuva intensa. Segundo estudo técnico da prefeitura, as obras vão limitar a elevação do nível das águas em apenas 0,7 centímetro nas áreas adjacentes, impacto considerado não significativo para sistemas de proteção contra cheias, sem prejuízo às demais regiões da cidade ou aos municípios vizinhos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

POLÍTICA - ZEMA CUTUCA FLÁVIO BOLSONARO, MAS NÃO CRÊ EM ROMPIMENTO

Pré-candidato à presidência diz não ter sido procurado por Daniel Vercaro, investigado por fraudes: “Assombração sabe para quem aparecer”

Do Estadão Conteúdo



Romeu Zema não quis polemizar sobre sugestão do ex-deputado Eduardo Bolsonaro, que pediu o rompimento do PL com o Novo, partido do pré-candidato mineiro

O pré-candidato à Presidência da República pelo partido Novo, Romeu Zema, defendeu sua postura firme contra o crime organizado quando era governador e salientou que, mesmo morando na mesma cidade que o banqueiro Daniel Vercaro, antigo dono do Banco Master, nunca se encontrou com o empresário.

“Eu falo que a assombração sabe para quem aparecer. E para mim não apareceu mesmo, e nem vai aparecer. Eu fiz um governo sem escândalo, sem esquema”, disse Zema, durante participação em painel do Fórum Rumos do Brasil, organizado pela revista Veja.

E pontuou: “O banqueiro bandido mora em Belo Horizonte, para onde eu me mudei há 8 anos. Morando na mesma cidade dele, nunca o encontrei.”

Para Zema, a ocorrência do escândalo envolvendo o Master mostrou a ineficiência de instituições de controle, como Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf) e Receita Federal no País.

Apesar de ter mais uma vez cutucado Flávio Bolsonaro, que teve conversas vazadas em que pede dinheiro a Vorcaro, Zema não acredita em um rompimento entre o Partido Liberal (PL) e o partido Novo.

No sábado, 13, o ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL) sugeriu em um post nas redes sociais o rompimento total do entorno da campanha de Flávio Bolsonaro (PL) à Presidência com o partido Novo, que tem Zema como pré-candidato.

“Não acreditamos em um rompimento. Por que ele disse que pode haver? Acho que é uma opinião mais de ordem pessoal dele”, frisou Zema, em coletiva de imprensa no evento Rumos do Brasil, organizado pela Veja, em São Paulo.

Zema lembrou que ambos os partidos “fizeram uma costura” nos Estados do Sul e em Goiás. “Essa costura está feita e está caminhando bem. O que eu disse sobre o Eduardo Bolsonaro eu já havia dito, todo mundo sabe, é público e notório. Agora, é bola para frente”, observou.

Contradição

Mais cedo, durante o painel, Zema foi questionado se não haveria contradição entre pregar que a direita deve se manter unida contra o presidente Luiz Inácio Lula da Silva nas eleições, ao mesmo tempo em que ele tem feito críticas à relação de Flávio Bolsonaro com o banqueiro Daniel Vorcaro.

“Não tem contradição nenhuma. Todos nós da direita estaremos juntos no primeiro turno contra a esquerda, isso é indiscutível. Nós vamos ter aqui uma eleição no Brasil semelhante à do Chile. Agora eu não posso concordar com algo da qual eu discordo totalmente, não ficar indignado, como eu já expressei. Então, uma coisa não impede a outra de forma alguma.”

Questionado se aceitaria o apoio de Flávio Bolsonaro em um eventual segundo turno contra o PT, o pré-candidato pelo Novo voltou a defender a união da direita. “Ninguém aqui da direita vai subir no palanque do PT”, salientou. “Se eu discordo dele, Flávio, eu discordo muito mais do PT.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

POLÍTICA - SENADOR SE ESQUIVA E PEDE DIREITA UNIDA

Do Estadão Conteúdo

O senador e pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL-RJ) voltou a negar irregularidades na relação com o banqueiro Daniel Vorcaro e afirmou que a direita estará unida nas eleições de 2026. As declarações foram feitas nesta segunda-feira, 15, em evento promovido pela revista Veja, em São Paulo.

Flávio voltou a afirmar que sua relação com Vorcaro se restringiu ao financiamento do filme Dark Horse, sobre a trajetória do ex-presidente Jair Bolsonaro. Segundo ele, trata-se de um investimento privado sem irregularidades. “A minha relação com ele foi única e exclusivamente por causa do filme. Não tem absolutamente nada de errado, é uma relação privada, um investimento”, disse.

A cobrança sobre o caso ocorre após a divulgação, pelo The Intercept, de áudios e mensagens em que o senador aparece tratando diretamente com Vorcaro, ex-dono do Banco Master, sobre a captação de recursos para o financiamento do filme. O material ampliou o desgaste da pré-campanha do senador e passou a ser explorado por adversários como sinal de fragilidade política.

Questionado sobre apoios políticos, Flávio afirmou que nomes da direita estarão alinhados contra Lula e classificou como “fundamental” o apoio do governador Tarcísio de Freitas, da ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro e do deputado Nikolas Ferreira. “Todos eles estarão comigo”, disse.

Para ele, há respeito às candidaturas de Ronaldo Caiado e Romeu Zema, mas a tendência é de convergência no segundo turno.

Flávio também afirmou ser favorável à agenda de privatizações, mas defendeu que as decisões sejam tomadas caso a caso. Para ele, a venda dos Correios seria “inquestionável”, ao citar prejuízos recentes da estatal. Já em relação à Petrobras, disse ser contrário à privatização integral da empresa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

POLÍTICA - HADDAD DIZ QUE VAI APRESENTAR A SP PLANO DE SEGURANÇA INÉDITO

Pré-candidato ao governo paulista afirma que segurança pública é sua prioridade. Ele pretende revelar o plano até o fim deste mês

Do Estadão Conteúdo



Fernando Haddad disse que está conversando com especialistas, inclusive com coronéis e delegados da PM, que têm uma visão crítica ao trabalho feito hoje

O pré-candidato ao governo de São Paulo e ex-ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), afirmou que o tema da segurança pública será prioridade para a eleição do governo de São Paulo. “Já disse e repito: vou apresentar um plano de segurança pública como São Paulo nunca viu”, frisou durante o fórum Rumos do Brasil, organizado pela revista Veja.

E completou: “Não dá mais para continuar na situação em que se tem medo de um filho sair de casa à noite e medo de uma filha andando sozinha na cidade durante o dia. Isso é inaceitável. Vamos abraçar a causa da segurança pública.”

Haddad disse que “existe a possibilidade” de um plano de segurança pública entregue até o fim de junho. O candidato ao governo de São Paulo afirmou que está dedicando “muito tempo” ao tema.

“Estou conversando com especialistas, inclusive com coronéis da Polícia Militar e com delegados que têm uma visão crítica do trabalho que vem sendo feito aqui”, afirmou Haddad.

O pré-candidato ao governo paulista também elogiou os principais nomes cotados para a vaga de vice-governador em sua chapa: Márcio França (PSB), Simone Tebet (PSB) e Marina Silva (Rede).

“O que tenho dito e repito é que estou muito confortável com os meus companheiros de chapa. Marina, Márcio e Simone, para mim, são um luxo. São nomes com um passado ético inabalável e com serviços prestados ao País, inclusive fora do Brasil, no caso da Marina”, frisou o ex-ministro, durante o fórum Rumos do Brasil, organizado pela revista Veja.

Haddad lembrou que os três nomes cotados para a sua chapa foram ex-ministros do governo Lula. “Enfim, é uma situação muito confortável para mim”, destacou o ex-ministro. Apesar da indefinição, para ele, este é um “bom problema”.

O pré-candidato ao governo de São Paulo afirmou que gostaria de uma reunião conjunta com o presidente Lula e o vice-presidente Geraldo Alckmin para a definição da chapa. “Já disse aos dois que estou confortável com a solução que o PSB tomar”, salientou. Ainda não há, porém, segundo ele, uma data prevista para quando essa decisão pode ser tomada.

Questionado sobre as expectativas para a próxima pesquisa eleitoral sobre o governo de São Paulo, Haddad considerou que as pesquisas, “a essa altura do campeonato”, ainda são precárias.



“Há uma parcela grande da população que vai se envolver mais adiante. Obviamente, já há muita gente com o voto decidido, e as próprias pesquisas mostram isso. Mas existe um contingente que, na minha opinião, será o responsável por decidir a eleição, e isso ocorrerá mais à frente”, observou.

Para o ex-ministro, um ponto positivo é que o debate eleitoral está sendo pautado mais cedo. “Antes, era mais difícil pautar o debate com antecedência, mas agora vejo, ao circular e observar, que as pessoas estão discutindo o aumento da conta de água da Sabesp, a questão da segurança pública e a precariedade da educação em São Paulo, em comparação com outros estados. Isso está na boca do povo”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

POLÍTICA - TARCÍSIO DEFENDE REFORMA POLÍTICA

Governador de São Paulo diz que o país sofre com a desorganização das instituições

Do Estadão Conteúdo

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), criticou nesta segunda-feira, 15, a desorganização institucional do País. Ao citar o que classificou como um caos nas relações entre instituições, ele defendeu que o próximo presidente lidere uma reforma política, antes mesmo das medidas de ajuste fiscal.

Em fórum promovido pela revista Veja, Tarcísio citou o Plano Real como a última vez em que houve convergência política para resolver um grande problema do País.

“Depois disso, faltou essa visão de Estado. Então, quando a gente perde a capacidade de organizar as instituições, as instituições desorganizadas produzem o caos institucional que a gente está vivendo: a interferência de um poder no outro, sem instituições fortes, sem sistema de peso e contrapesos, sem um mercado livre”, declarou o governador.

Segundo Tarcísio, o País sofre de uma desorganização das instituições e de falta de capacidade para organizar decisões políticas, no sentido de dar uma direção ao País.

O governador salientou que uma série de reformas fiscais é necessária. Mas, emendou, o País precisa de uma reforma anterior, referindo-se à reforma política, sendo que o primeiro passo precisa ser dado pelo próximo presidente.

“Talvez a gente precise de uma reforma anterior, que é uma reforma de natureza política para realmente organizar as decisões, organizar as instituições”, declarou Tarcísio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SANTOS INICIA OBRA DE R\$ 617,9 MI PARA RECEBER NAVIOS

Obra de aprofundamento vai aumentar a capacidade operacional e preparar o complexo santista para novos navios cargueiros

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) assinou na última sexta-feira (12) o contrato para a realização da dragagem de aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos. Com investimento de R\$ 617,9 milhões, a obra elevará a profundidade do canal de 15 para 16 metros, atendendo a uma necessidade do mercado de navegação e ampliando a capacidade do complexo portuário.



Segundo a APS, o aprofundamento permitirá que navios cargueiros mais modernos acessem os terminais com maior eficiência, aumentando a produtividade das operações e reduzindo custos logísticos.

Com a evolução da navegação, as embarcações estão cada vez maiores e exigem maior calado para operar com segurança

De acordo com o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, a iniciativa representa um passo importante para manter a competitividade do complexo portuário brasileiro. “É um investimento que estamos fazendo de quase R\$ 620 milhões, que atende ao planejamento de expansão do Porto de Santos”, afirmou.

A última intervenção desse porte foi realizada há 14 anos, quando a profundidade do canal passou para 15 metros. Desde então, o setor de navegação evoluiu, com embarcações cada vez maiores e que exigem maior calado para operar com segurança.

A responsável pela execução da obra será a empresa Jan de Nul do Brasil. O contrato prevê cinco anos de serviços para o aprofundamento do canal, além de dois anos de dragagem de manutenção do novo gabarito.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 16/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - NAVIO PROFESSOR W. BESNARD VOLTA A FLUTUAR APÓS 94 DIAS EM SANTOS

Operação de salvamento conseguiu finalizar etapa nesta segunda-feira (15); agora, embarcação seguirá sendo monitorada até definição de seu destino

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A embarcação segue sob monitoramento técnico para avaliação de sua estabilidade e integridade estrutural

O navio oceanográfico Professor W. Besnard voltou a flutuar completamente nesta segunda-feira (15), no Cais do Valongo, em Santos, após 94 dias do incidente que o deixou parcialmente submerso. A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que a

operação de salvamento atingiu seu objetivo com a recuperação da condição de flutuabilidade da embarcação.

O navio segue sob monitoramento técnico contínuo para avaliação de sua estabilidade e integridade estrutural, etapas consideradas essenciais antes da definição das próximas fases da operação.

Desde o início dos trabalhos, equipes especializadas atuaram no fechamento de rachaduras e no controle da entrada de água no casco. Na sequência, foi realizada a retirada da água acumulada no interior da embarcação, processo fundamental para permitir sua reflutuação.

As primeiras tentativas ocorreram nas últimas semanas, mas dependiam de condições favoráveis do mar. O avanço foi confirmado após a melhora no cenário, incluindo maré baixa, permitindo que o navio fosse totalmente visível novamente.

O Professor W. Besnard adernou na noite de 13 de março, após permanecer atracado no Porto de Santos desde 2008. Logo após o incidente, a APS assumiu a coordenação das ações para evitar riscos à navegação. A empresa Marfort Serviços Marítimos foi contratada por R\$ 8,6 milhões para executar todas as etapas da operação de retirada da embarcação.

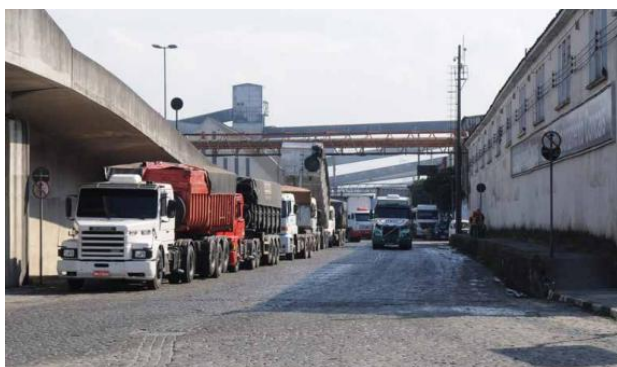
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SANTOS TERÁ PÁTIO COM 400 VAGAS E APOIO AO FUTURO TECON

Contrato firmado com consórcio Portlog prevê estacionamento para caminhões, área de serviços logísticos e investimento em infraestrutura

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A construção do estacionamento visa organizar o fluxo de veículos de carga que chegam ao porto, reduzindo impactos no trânsito urbano

A Autoridade Portuária de Santos (APS) assinou na última quinta-feira (11) contrato com o consórcio Portlog para a implantação de um condomínio logístico em Santos, voltado ao suporte das operações portuárias e à melhoria da mobilidade de caminhões que acessam o Porto de Santos.

O empreendimento será instalado em uma área de aproximadamente 240 mil metros quadrados na Avenida Augusto Barata, entre os bairros Alemoa e Saboó. O projeto prevê a construção de um estacionamento com capacidade inicial para 400 caminhões e ainda uma estrutura de apoio.

Segundo a APS, o objetivo é organizar o fluxo de veículos de carga que chegam ao porto, reduzindo impactos no trânsito urbano e evitando a sobrecarga das vias e rodovias de acesso à região portuária.

Para o presidente da estatal, Anderson Pomini, o novo condomínio terá papel estratégico na expansão das operações do complexo santista. “Este condomínio logístico será um apoio essencial para atender às demandas do futuro terminal de contêineres Tecon 10”, afirmou.

Localizado na margem direita do Porto de Santos, o condomínio integrará o cluster de contêineres da região. O empreendimento deverá ser projetado e dimensionado de forma a atender ao fluxo operacional correspondente a até 530 vagas, devendo ocorrer a ampliação de forma gradativa, conforme evolução da demanda.

Em relação à área de apoio, o projeto inclui a construção de pelo menos 86 mil metros quadrados de edificações para serviços de apoio logístico. O espaço poderá abrigar armazéns, galpões e outras estruturas que poderão receber serviços como manutenção, certificação, transformação, locação, compra e venda de contêineres, entre outros.

Outros dois condomínios logísticos estão previstos para serem implantados nos próximos anos, um em Cubatão e outro na região da Conceiçãozinha, em Guarujá.

Implantação

A APS terá até 30 dias para analisar o Plano Básico de Implantação (PBI) apresentado pelo consórcio Portlog. Caso sejam necessárias adequações, a autoridade portuária poderá solicitar complementações ao projeto.



Após a aprovação do plano e a entrada em vigor do contrato, a Portlog terá prazo de até três anos para disponibilizar toda a infraestrutura prevista. A cessão da área será válida por 20 anos.

Pelo contrato, a empresa poderá explorar comercialmente os serviços oferecidos no local 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - APM AVALIA ENTRADA NO LEILÃO

Por Cássio Lyra redacao.jornal@redebeneews.com.br

O diretor-superintendente da APM Terminals Suape, Daniel Rose, afirmou que a companhia está interessada no leilão do Tecon Santos 10, megaterminal de contêineres e carga geral previsto para o Porto de Santos (SP).

Durante a inauguração do novo terminal da APM no complexo portuário e industrial de Suape, na última sexta-feira (12), Rose minimizou as regras de participação no certame e destacou que a empresa acompanha oportunidades em toda a América Latina.

“É uma região que tem muito potencial. Vamos ver como serão as regras, pois olhamos para Santos também. Olhamos toda a região com oportunidades e necessidades de infraestrutura. Ficamos sempre com olhos abertos, a América Latina é uma região muito atrativa para a empresa”, afirmou.

Além dos dois terminais privados no Nordeste, a APM mantém parceria com o Porto Itapoá, em Santa Catarina, e com a Brasil Terminal Portuário (BTP), no Porto de Santos. Rose também defendeu uma ampla concorrência no leilão, ressaltando que a competitividade é positiva para o mercado.

“Obviamente não temos como ficar com um terminal e outro terminal do lado, isso não faz sentido. A competição é sempre muito bom para o ambiente de negócios. Não temos medo de competição, olhamos isso como uma coisa saudável, cria eficiência”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO ITAPOÁ CELEBRA 15 ANOS COM MARCOS HISTÓRICOS E EXPANSÃO CONTÍNUA

Desde o início de suas operações, em 2011, o terminal alcançou cerca de 2 mil empregos diretos, ampliou sua área e reforçou sua relevância estratégica

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Porto Itapoá (SC) completa, nesta terça-feira (16), 15 anos de inauguração consolidando-se como um dos portos que mais crescem no país. Em 2025, tornou-se o terceiro maior porto brasileiro em movimentação de contêineres, segundo ranking da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Outro destaque é a excelência no atendimento, com dez anos consecutivos de liderança em satisfação entre os terminais portuários brasileiros, de acordo com o Instituto Ibero-Brasileiro de Relacionamento com o Cliente (IBRC).

Para o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten, o terminal se firmou como um dos mais modernos e eficientes da América do Sul. “Desde o início de suas operações, em 2011, o Terminal multiplicou sua capacidade operacional, ampliou sua área, investiu em equipamentos de última geração e fortaleceu sua posição estratégica no comércio exterior brasileiro”, afirma.

Entre os principais marcos está a constante expansão da infraestrutura. O terminal começou com capacidade de cerca de 350 mil TEU por ano e, após sucessivas ampliações — resultado de aproximadamente R\$ 3 bilhões em investimentos privados —, alcançou 1,8 milhão de TEU de



capacidade anual. Em 2025, movimentou 1,5 milhão de TEU, superando a marca de 10 milhões de TEU ao longo de sua trajetória.

Atualmente, a IV Fase de Expansão está em andamento e deve ampliar significativamente a capacidade operacional, preparando o terminal para atender à crescente demanda do comércio exterior nas próximas décadas.

Entre os investimentos em curso estão a conclusão de um novo pátio de 120 mil m², com previsão de operação ainda em 2026, e a construção de um novo gate com oito faixas de entrada, já finalizado e com início de funcionamento previsto para os próximos meses. O terminal também reforça seu parque de equipamentos com novos RTGs, um scanner de cargas e seu oitavo portêiner, já em Itapoá e prestes a entrar em operação.

Ao longo dos 15 anos, o Porto Itapoá acumulou resultados expressivos. Desde 2011, passou por diversas expansões, ampliou sua capacidade em mais de cinco vezes e se consolidou entre os terminais mais eficientes do país, alcançando em 2025 a posição de terceiro maior porto brasileiro em movimentação de contêineres. O crescimento é reflexo de investimentos contínuos em infraestrutura, tecnologia, pessoas e inovação, alinhados às demandas do comércio exterior e da logística global.

Acesso aquaviário

Um dos projetos mais relevantes em andamento é a dragagem e o aprofundamento do canal de acesso à Baía da Babitonga. Iniciada em 2025 e com conclusão prevista para o segundo semestre de 2026, a obra deve elevar a profundidade para até 16 metros, tornando o complexo portuário da região referência nacional na operação de grandes embarcações.

Com a conclusão, o complexo será o primeiro do Brasil apto a receber navios de até 366 metros de comprimento com carga máxima. Para Arten, o avanço ampliará a competitividade regional. “Os ganhos de escala para importadores e exportadores e maior integração do Sul do Brasil às principais rotas globais de comércio serão diferenciais para Itapoá”, diz.

O porto e a cidade

O desenvolvimento do Porto Itapoá acompanhou o crescimento do município. Entre 2010 e 2022, Itapoá foi a cidade que mais cresceu em Santa Catarina e a quinta no Brasil. No mesmo período, a receita municipal saltou de R\$ 35 milhões para cerca de R\$ 380 milhões anuais.

Hoje, o terminal responde por aproximadamente 2 mil empregos diretos e 8 mil indiretos, contribuindo para a geração de renda e melhoria da qualidade de vida local.

Além dos impactos econômicos, o Porto Itapoá mantém investimentos contínuos em projetos sociais, educacionais, culturais, esportivos e ambientais. A empresa está entre as que mais destinam recursos a projetos incentivados em Santa Catarina, com R\$ 12,9 milhões aportados em 2025 para aplicação em 2026.

“Celebrar 15 anos é reconhecer a dedicação de milhares de profissionais, parceiros, clientes e membros da comunidade que ajudaram a construir esta história. Temos orgulho dos resultados alcançados e seguimos olhando para o futuro, investindo em infraestrutura, inovação e sustentabilidade para continuar contribuindo com o desenvolvimento de Itapoá, de Santa Catarina e do Brasil”, destaca Arten.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 16/06/2026

TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - CEO DA MSC BRASIL É ELEITO PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS

Elber Justo foi escolhido por unanimidade na noite dessa segunda-feira

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Elber Alves Justo, diretor-presidente da agência de navegação MSC Brasil desde 2008, foi eleito por unanimidade presidente da Associação Comercial de Santos (ACS) na noite dessa segunda-feira, dia 15, em assembleia geral que reuniu os associados da instituição. Justo, de 51 anos, ocupava o cargo de primeiro vice-presidente na gestão anterior e sucede Mauro Sammarco, que presidiu a ACS por dois mandatos, o primeiro iniciado uma semana antes da pandemia, em março de 2020.

Justo cumprimenta Sammarco logo após o anúncio do resultado da eleição na sede da ACS, em Santos, na

noite de ontem

A eleição de chapa única foi destacada pelo próprio Justo como sinal de coesão da entidade. “Passa uma mensagem de união, coesão e, principalmente, de respeito e de reconhecimento à gestão do Mauro. O grande apelo que faço aos associados é que fortaleçam as câmaras, façam com que sejam ativas. É isso o que a gente precisa, uma associação mais atuante através dos associados”, disse no discurso de posse.

Formado em Administração de Empresas, com pós-graduação em Portos e Logística e Gestão de Pessoas, Justo tem carreira centrada no setor de transporte marítimo. A MSC Brasil é subsidiária da Mediterranean Shipping Company, maior armadora de contêineres do mundo, com operações relevantes no Porto de Santos.

O novo presidente também integra a diretoria do Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps Santos), instituição de formação profissional de jovens na Baixada Santista. Fundada em 1870, a ACS é uma das associações comerciais mais antigas do Brasil e tem papel histórico na representação do empresariado santista junto aos poderes públicos e na defesa dos interesses do Porto de Santos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - SEGURANÇA NO TRANSPORTE DE CARGAS ENCARECE PRODUTOS EM 62% DAS INDÚSTRIAS

Pesquisa da CNI mostra que 20% das empresas sofreram roubo ou furto nos últimos cinco anos; rodovias concentram 68% das ocorrências

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

Os gastos com segurança no transporte de cargas já impactam o custo final dos produtos em 62% das indústrias brasileiras. É o que revela pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI). O levantamento também apurou que 20% das empresas do setor sofreram roubo ou furto de cargas rodoviárias nos últimos cinco anos. Entre os casos registrados, 68% ocorreram nas rodovias.

Para evitar perdas durante o transporte, o seguro de carga é a principal despesa das empresas. Entre os entrevistados, 62% informaram arcar com esse custo. Na sequência aparecem investimentos em equipamentos de rastreamento e bloqueio (31%), treinamento de motoristas e equipes (21%), terceirização do transporte (7%) e contratação de segurança armada ou escolta (7%).

A terceirização é o modelo mais utilizado para o transporte rodoviário de cargas pelas indústrias. Atualmente, 49% das empresas operam exclusivamente com frota de transportadoras, enquanto 19% trabalham apenas com frota própria e 26% adotam modelo misto.



Além dos gastos diretamente ligados ao transporte, a percepção de que a insegurança eleva os custos das operações é amplamente compartilhada pelo setor. Para 81% dos empresários, a violência e a necessidade de proteção de ativos contribuem para elevar o chamado Custo Brasil.

O estudo mostra ainda que 45% das empresas consideram que os investimentos gerais em segurança encarecem o custo final dos produtos. Já 32% dos empresários avaliam que os impactos da insegurança sobre a competitividade dos negócios são altos ou muito altos.

Entre as empresas que registraram ocorrências, as rodovias lideram os locais de incidência, concentrando 68% dos casos. Áreas urbanas aparecem em seguida, com 48%, enquanto armazéns e terminais de carga somam 21%. Postos de combustíveis foram citados por 16% das empresas.

A pesquisa aponta ainda crescimento dos investimentos em segurança nos últimos cinco anos. Quatro em cada dez indústrias relataram aumento nesses gastos no período. Para 5% dos entrevistados, os custos cresceram muito, enquanto 33% disseram que cresceram. A maior parte das empresas (59%) afirmou que as despesas permaneceram estáveis.

Para o assessor especial da presidência da CNI, Cassio Borges, os resultados do levantamento mostram que os reflexos da insegurança constituem mais um elemento que agrava o Custo Brasil, na medida em que elevam os custos operacionais e exigem medidas relacionadas à infraestrutura e à logística. "O investimento nessas áreas é considerado essencial para proteger vidas e ativos, além de evitar prejuízos operacionais e reputacionais", afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - FRETE POR KM RODADO RECUA 0,81% EM MAIO PARA R\$ 8,59

Queda do diesel aliviou custos operacionais, mas incertezas na indústria e novas regras do CIOT devem pautar os próximos meses, aponta Edenred

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O preço médio do frete por quilômetro rodado encerrou maio em R\$ 8,59, uma leve queda de 0,81% em relação a abril, quando o valor registrado foi de R\$ 8,66. Os dados são do Índice de Frete Rodoviário da Edenred (IFR), divulgado em junho.

Segundo a análise da empresa, a redução foi impulsionada pelo alívio dos custos operacionais decorrente da queda dos preços do diesel em todo o país. O comportamento da demanda, no entanto, segue marcado por tendências distintas, influenciadas sobretudo pelo desempenho do mercado externo.

O agronegócio continua sendo o principal motor da atividade de transporte rodoviário. Em maio, as exportações do setor somaram US\$ 16 bilhões, respondendo por mais da metade das exportações brasileiras no período. Para a Edenred, o segmento mantém alta demanda de escoamento, ainda que cercado por incertezas.

Em contrapartida, a indústria brasileira começa a dar sinais de desaceleração. O Índice de Gerentes de Compras (PMI), apurado pela S&P Global, recuou de 52,6 pontos em abril para 49,1 em maio, indicando retração da atividade manufatureira e redução das novas encomendas. Esse cenário pode se intensificar diante de novas barreiras comerciais, como o aumento das tarifas adotadas pelo governo norte-americano, que já afeta setores exportadores relevantes, entre eles os de processamento de madeira e café.

Além dos desafios econômicos, o setor de transporte também enfrenta mudanças regulatórias. De acordo com a Edenred, destaca-se a entrada em vigor das novas regras do Código Identificador da

Operação de Transporte (CIOT), que ampliam a obrigatoriedade de emissão para operações de transporte próprio e introduzem mecanismos automáticos de conferência para reforçar a fiscalização do piso mínimo de frete da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

“A leve redução do frete em maio reflete diretamente a acomodação dos preços do diesel. No entanto, o comportamento da demanda será o principal fator para a definição dos rumos do mercado nos próximos meses. De um lado, temos um agronegócio forte, de outro, a indústria dá sinais de retração, enquanto o setor logístico precisa absorver os efeitos das novas exigências relacionadas ao CIOT”, avaliou o diretor de Unidades de Negócio da Edenred Mobilidade, Vinícios Fernandes.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/06/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - BRASIL LEVA CARTEIRA DE R\$ 600 BI EM FERROVIAS A INVESTIDORES NA CHINA

Missão de cinco dias em Pequim apresentou projetos, mecanismos de financiamento e o ambiente regulatório do setor; leilão ferroviário deve ocorrer ainda no segundo semestre

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Os representantes da ANTT apresentaram na China uma carteira de oito projetos que compõem a rodada inédita de leilões ferroviários, com mais de 9,9 mil km de extensão

O Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizaram entre os dias 8 e 12 de junho uma missão

em Pequim para apresentar o portfólio ferroviário brasileiro a investidores, operadores e instituições financeiras chinesas. A iniciativa reuniu representantes do governo federal, da Infra S.A. e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em uma agenda de cinco dias que incluiu reuniões com empresas de engenharia e construção, bancos e órgãos do governo chinês responsáveis pelo planejamento econômico e pela definição de estratégias de investimento no exterior.

A delegação brasileira foi integrada pelo secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro; pelo subsecretário de Parcerias do Ministério dos Transportes, Hélio Fernandes; pelo diretor da ANTT, Felipe Queiroz; pelo superintendente de Infraestrutura do BNDES, Felipe Borim; pelo superintendente de Licitações e Relações Governamentais da B3, Guilherme Peixoto; e pelo superintendente de Projetos Ferroviários da Infra S.A., Diógenes Alvares.

A missão apresentou os pilares da Política Nacional de Ferrovias, os mecanismos de financiamento, garantias e estruturação dos projetos, além dos instrumentos regulatórios que ampliam a previsibilidade para investimentos de longo prazo, como matriz de riscos contratual, arbitragem e os comitês de resolução de disputas. O conjunto de medidas inclui ainda avanços na Política Nacional de Outorgas Ferroviárias e iniciativas para ampliar a concorrência e a interoperabilidade da malha nacional.

No quarto dia da missão, a delegação visitou a China Railway Engineering Corporation (CREC), maior operadora ferroviária do mundo, e conheceu soluções aplicadas à operação de alta capacidade. A agenda incluiu ainda reunião com a COFCO, uma das maiores empresas globais do agronegócio, com foco no papel das ferrovias para ampliar a competitividade da produção brasileira nos mercados internacionais, além de encontros com gigantes do setor financeiro chinês com atuação global em financiamento de infraestrutura.

A programação também contemplou uma visita técnica ao sistema ferroviário de alta velocidade na cidade de Tianjin, um dos principais polos logísticos do norte da China, onde a comitiva conheceu soluções tecnológicas e modelos operacionais do país asiático.

“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”, afirmou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

A ANTT apresentou uma carteira de oito projetos que compõem a rodada inédita de leilões ferroviários, com mais de 9,9 mil km de extensão. Os empreendimentos conectam regiões produtoras do Centro-Oeste, Norte e Sul do país a portos estratégicos. Entre os destaques estão a Malha Oeste, o Corredor Leste-Oeste e a Ferrogrão. No conjunto, a carteira pode mobilizar mais de R\$ 600 bilhões em investimentos públicos e privados. A apresentação incluiu ainda o programa Ferrovias Inteligentes, voltado à revitalização de trechos ociosos da malha nacional, com mais de 2,1 mil km mapeados.

“O interesse demonstrado durante a missão reforça o potencial dos projetos ferroviários brasileiros e abre caminho para novas oportunidades de investimento de longo prazo”, disse o diretor da ANTT, Felipe Queiroz.

Aproximação

A aproximação entre Brasil e China no setor ferroviário vem sendo construída nos últimos anos. Em agosto de 2025, 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”, destacou Leonardo Ribeiro.

Enquanto a missão ocorria na China, a agenda ferroviária também registrava avanços no mercado interno. No dia 11 de junho, durante o evento Novos Caminhos sobre Trilhos: O Futuro das Ferrovias no Brasil, realizado na B3, em São Paulo, o diretor-geral da ANTT, Guilherme Theo Sampaio, destacou a retomada dos leilões ferroviários após cinco anos sem novos certames. “A certeza é que, em breve, ainda neste segundo semestre, teremos, depois de cinco anos, um leilão de ferrovias aqui na Bolsa de Valores”, afirmou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/06/2026

BRASIL EXPORT - PRESIDENTE DOS PORTOS DE SUAPE E DO RIO CONFIRMAM PARTICIPAÇÃO NO CENTRO-OESTE EXPORT

Fórum regional será realizado nos próximos dias 23 e 24 de julho, em Rio Verde (GO)

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Escoamento da safra agrícola do Centro-Oeste pelos portos do Arco Norte e das regiões Sul e Sudeste está entre os assuntos que serão discutidos no seminário

O diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape (PE), Armando Monteiro Bisneto, e o diretor-presidente da PortosRio (atual denominação da Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro), Flávio Vieira da Silva, confirmaram suas participações na edição deste ano do Centro-Oeste Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil



Export nos dias 23 e 24 de julho em Rio Verde (GO).

O evento reúne representantes do setor produtivo, operadores logísticos e autoridades para debater a infraestrutura de escoamento da produção do Centro-Oeste. A programação inclui painéis sobre rodovias concedidas, entre elas, a BR-153 e a BR-060, desenvolvimento ferroviário, armazenagem, geração de energia, mineração e corredores logísticos sustentáveis. O segundo dia é reservado a visitas técnicas.

A participação de Monteiro Bisneto e Vieira da Silva é estratégica, uma vez que os portos presididos pelos executivos desempenham um importante papel no escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, cargas cada vez mais disputadas pelos complexos marítimos brasileiros, tanto os do Arco Norte como os das regiões Sul e Sudeste.

Debates

A programação do Centro-Oeste Export terá início no dia 23 de julho, às 9 horas, com uma solenidade de abertura, reunindo autoridades locais e federais. Na sequência, haverá o painel Goiás em Foco, analisando o ambiente de negócios do estado.

Às 11h30, está previsto o painel Infraestrutura de transportes e o agronegócio na região Centro-Oeste, em que serão discutidos a situação das rodovias concedidas, o desenvolvimento da malha ferroviária na região e a infraestrutura de armazenagem do Centro-Oeste.

As atividades continuam às 14h30, com o painel

Os potenciais de geração de energia e mineração na região Centro-Oeste. Entre os assuntos a serem debatidos, estão o papel das mineradoras e das terras raras na transição energética, os desafios para aperfeiçoar o escoamento do potencial energético do Centro-Oeste, as sinergias entre setor produtivo e a produção de energia e a integração de biomassa, biogás e bioinsumos na matriz regional

Em seguida, às 15h30, está programada a dinâmica Os portos que operam as cargas produzidas no Centro-Oeste. A tarde ainda terá o painel InfraESG, com o tema Corredores logísticos sustentáveis. A solenidade de encerramento está agendada para as 18h45.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2026	
Sujeita a alterações	
23 JULHO QUINTA-FEIRA	
08h30	Credenciamento e boas-vindas
09h00	Solenidade de abertura
10h00	Goiás em Foco Panorama sobre o ambiente de negócios no estado
11h00	Intervalo
11h30	Painel: Infraestrutura de transportes e o agronegócio na região Centro-Oeste
A situação das rodovias concedidas abordando BR-153 e BR-060 e outras	
O desenvolvimento da malha ferroviária na região	
A infraestrutura de armazenagem da produção do Centro-Oeste	
12h30	Apresentação
12h45	Encerramento do período da manhã
14h30	Painel: Os potenciais de geração de energia e mineração na região Centro-Oeste
O papel das mineradoras e das terras raras na transição energética	
Os desafios para aperfeiçoar o escoamento do potencial energético do Centro-Oeste	
Sinergias entre setor produtivo e a produção de energia e a integração de biomassa, biogás e bioinsumos na matriz regional	
15h30	Dinâmica: Os portos que operam as cargas produzidas no Centro-Oeste
16h30	Intervalo
17h00	Painel InfraESG Corredores logísticos sustentáveis
18h00	Atividade
18h45	Solenidade de encerramento
24 JULHO SEXTA-FEIRA	
Visitas técnicas	

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

ENERGIA - BNDES TEM FUNDING SUFICIENTE PARA PROJETOS DO LRCAP BATERIAS

Segundo diretor de Planejamento e Relações Institucionais do banco, Nelson Barbosa, há R\$ 27 bilhões no orçamento, que pode ser ampliado

Do Estadão Conteúdo



Nelson Barbosa disse que a política de financiamento para as propostas que vencerem os leilões está sendo construída com pés no chão

O diretor de Planejamento e Relações Institucionais do BNDES, Nelson Barbosa, destacou nesta segunda-feira, 15, que o banco tem funding suficiente para financiar os projetos do LRCAP 2026 de baterias, embora a capacidade a ser contratada no certame ainda dependa de definições com o Ministério de Minas e Energia

(MME).

Ao falar com jornalistas na sede do banco, no Rio de Janeiro, Barbosa sustentou que a política de financiamento para as propostas que vencerem os leilões está sendo construída “com pé no chão” e que já atrai interesse de empresas estrangeiras.

“Temos R\$ 27 bilhões no orçamento deste ano, que pode chegar a R\$34 bilhões se o governo as quiser e se o Congresso aprovar Para o ano que vem, também haverá recursos”, pontuou ao se referir a recursos disponíveis no Fundo Clima, que pratica taxa de 6,5% ao ano para recursos reembolsáveis.

O LRCAP de baterias de 2026 foi desenhado pelo MME em dois leilões, com certames previstos para ocorrerem nos dias 2 e 4 de dezembro. O primeiro, denominado LRCAP de 2026 - Armazenamento Nacional, será destinado a sistemas de armazenamento de energia em baterias que atendam aos requisitos mínimos de nacionalização O segundo, LRCAP de 2026 - Armazenamento, será aberto a todos os projetos de sistemas de armazenamento em baterias. Além dos recursos do Fundo Clima, o banco vai disponibilizar o BNDES Mais Inovação, voltado ao desenvolvimento de tecnologias.

“Temos visto empresas europeias e mesmo empresas chinesas, em função do conteúdo local, demonstrando interesse de vir para cá, porque estão querendo descentralizar a produção e desenvolver as tecnologias aqui. O Brasil, hoje, é uma bola da vez”, pontuou o diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior, José Luis Gordon.

“Para quem quiser desenvolver tecnologia aqui, a linha do Mais Inovação é a nossa linha mais barata, que é a TR, em torno de 2% ao ano, mais os spreads”, complementou.

Conteúdo local

O BNDES ainda não definiu qual será o percentual mínimo de conteúdo local a ser cumprido pelos projetos que pretendam obter financiamento via Fundo Clima. Uma possibilidade é um percentual mínimo de 15%. Segundo Barbosa, há diferentes formas de cumprir o conteúdo local.

“O conteúdo local começa pequeno e vai crescendo. Tem maneiras de você cumprir esse conteúdo local com várias atividades. Uma mesma empresa pode cumprir internalizando diferentes atividades. O mercado vai resolver isso. Não precisa, por exemplo, produzir a célula de bateria imediatamente. Tem que montar a bateria aqui até 2028”, exemplificou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

ENERGIA - ANEEL SE PREPARA PARA 'EFEITO EL NIÑO'

Agência marca reunião para a próxima semana para tratar de medidas preventivas

Do Estadão Conteúdo

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) vai realizar na próxima segunda-feira uma reunião com agentes do setor e órgãos governamentais sobre as medidas preventivas de enfrentamento ao fenômeno El Niño. O encontro será na sede da Âmbar Energia Amazonas, em Manaus (AM).

Nos anos de 2023 e 2024, estados da Região Norte foram afetados pela seca severa em decorrência desse fenômeno climático. Com isso, houve dificuldades de navegabilidade em determinados rios e, consequentemente, riscos ao abastecimento de combustível para centrais geradoras responsáveis pelo atendimento de diversas localidades situadas em sistemas elétricos isolados.

Para a reunião do dia 22 de junho, foi demandado que os representantes das empresas apresentem informações detalhadas sobre as usinas dos Sistemas Isolados do Estado do Amazonas, incluindo produtores independentes e geração própria. Foi pedido ainda plano de contingência.

Em outra frente, a Procuradoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) defendeu em parecer a regulamentação do ordenamento dos cortes de geração de energia elétrica no âmbito da discussão sobre a matéria. A diretoria da reguladora votará a questão na próxima segunda-feira. Não foi identificado óbice jurídico-formal à deliberação.

A Aneel votará o processo após a terceira fase de uma consulta pública aberta para buscar sugestões do setor privado. Serão fixados critérios para redução ou limitação de geração de usinas.

A Procuradoria refutou a tese de que a consulta deveria aguardar a conclusão de discussões em curso no Ministério de Minas e Energia (MME). "A ausência da resolução não impede a ocorrência dos cortes (de geração), apenas mantém sua disciplina em ambiente de menor previsibilidade normativa", disse o parecer.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - LULA SE REÚNE COM URSULA DE OLHO NAS EXPORTAÇÕES DE CARNE

Presidente quer conversar sobre o veto da UE à carne bovina brasileira. Encontro formal com Trump para debater tarifas está descartado

Do Estadão Conteúdo



Lula chegou a Évian-les-Bains, nos Alpes Franceses, para participar da Cúpula do G7 e vai aproveitar para fazer encontros bilaterais

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva se reúne nesta terça-feira, 16, com a presidente da Comissão Europeia, Ursula Von der Leyen, para tratar do banimento da carne brasileira no bloco.

Membros do governo descartam encontro com Donald Trump para tratar do tarifaço sugerido pela Casa Branca ao país no começo do mês. Para eles, mesmo que ocorra uma

troca rápida de corredores ou num jantar entre os dois, é impossível tratar de um tema tão complexo.

O petista chegou a Évian-les-Bains, nos Alpes Franceses, onde ocorre a cúpula do G7 nesta segunda, e havia a especulação de que uma reunião com Trump seria a razão para a viagem relâmpago. Lula

foi convidado pela presidência francesa em fevereiro, mas só aceitou o convite no início deste mês, quando os Estados Unidos indicaram que poderiam impor nova tarifa ao Brasil pelo que Washington chamou de “práticas econômicas desleais”.

Membros do governo, porém, ressaltam que nunca houve a tentativa de organizar uma nova bilateral entre os presidentes, que se reuniram em maio na Casa Branca. Nem a delegação americana procurou a brasileira, nem a brasileira procurou a americana para isso, ressaltam.

Uma probabilidade para o G7 seria o que se chama de “encontro de corredores” quando os líderes rapidamente se cruzam e trocam uma palavra, semelhante ao que ocorreu na Assembleia Geral da ONU ano passado. Assessores de Lula, contudo, argumentam que não é possível tratar um tema tão delicado como tarifaço em poucas palavras.

Pauta

Já com Von der Leyen o encontro bilateral está previsto para esta terça, assim como a primeira-ministra do Japão, Sanae Takaichi. Com a europeia, o banimento da carne bovina brasileira dos países do bloco será o assunto que mais atrai atenção. Mas membros do governo ressaltam que haverá outros temas na agenda.

Nesta segunda, o presidente se reuniu com o presidente da Suíça, Guy Parmelin, em Genebra, e o anfitrião do G7, Emmanuel Macron. Em Genebra, os presidentes trataram do comércio bilateral e comprometeram-se a trabalhar pela diversificação da pauta de exportações entre os dois países, informou o Planalto.

Um dos temas discutidos foi o acordo Mercosul-EFTA, que envolve, além da Suíça, Islândia, Noruega e Liechtenstein. Para o Planalto, o acordo representa uma oportunidade para ampliar o comércio, em um cenário global marcado pelo aumento do protecionismo e do unilateralismo.

A cúpula de líderes ocorre no mesmo hotel e a circulação de jornalistas é limitada. A cidade de Évian-les-Bains, nos Alpes Franceses, está praticamente sitiada pelo esquema de segurança.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - CNI PROJETA IMPACTO DE TAXAS DOS EUA

Novas tarifas podem afetar mais de um terço das exportações brasileiras em até 37,5%

Do Estadão Conteúdo

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%.

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 ao invés 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.

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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - O PROFISSIONAL ANTIFRÁGIL: COMO CRESCER EM AMBIENTES DE INCERTEZA

A estabilidade continua sendo desejável, mas não pode mais ser confundida com uma garantia de permanência. Em um ambiente caracterizado por transformações contínuas, a verdadeira segurança depende menos da preservação das circunstâncias atuais e mais da capacidade de gerar valor em cenários completamente diferentes.

Existe uma tendência recorrente na forma como interpretamos o sucesso profissional. Quando observamos trajetórias consolidadas, geralmente atribuímos seus resultados à competência técnica, à disciplina e à qualidade das decisões tomadas. Embora esses fatores sejam relevantes, eles costumam ocultar um elemento igualmente importante: a relação que cada profissional estabelece com a incerteza.

Raramente discutimos isso porque preferimos organização. Gostamos de acreditar que o desenvolvimento profissional segue uma lógica previsível, na qual esforço e preparação conduzem, de forma linear, a resultados superiores. O problema é que essa interpretação falha diante da realidade. Mercados mudam, tecnologias se transformam e competências valorizadas hoje podem perder relevância em períodos surpreendentemente curtos. Nesse cenário, a principal vantagem está na sua capacidade de continuar relevante quando as condições ao redor deixam de ser as mesmas.

Essa reflexão aproxima o universo das carreiras das ideias desenvolvidas por Nassim Nicholas Taleb em Antifrágil. O autor argumenta que, além do que é frágil (prejudicado pela volatilidade) e do que é robusto (que suporta a pressão sem sofrer alterações), existe uma terceira categoria: o antifrágil. São sistemas que não apenas resistem ao estresse, mas se beneficiam dele, aprendendo e se fortalecendo quando expostos à variabilidade, ao erro e à desordem. A força desse conceito está em desafiar a lógica tradicional. Em vez de perguntar como eliminar os riscos de um percurso, Taleb nos convida a refletir sobre como construir sistemas que sejam capazes de prosperar em ambientes nos quais o risco é inevitável.

Quando levamos essa discussão para o desenvolvimento profissional, algumas crenças antigas começam a parecer menos sólidas. Durante décadas, associamos segurança à especialização crescente. Tornar-se referência em uma área parecia a melhor estratégia para garantir relevância de longo prazo. No entanto, essa lógica produz um efeito colateral: quanto mais uma carreira depende da permanência de determinadas condições para funcionar, maior tende a ser sua vulnerabilidade diante de transformações estruturais. A fragilidade profissional, portanto, nasce do excesso de dependência de uma tecnologia, de um modelo de negócio, de uma função ou de um setor específico.

Essa perspectiva ajuda a explicar por que mudanças semelhantes produzem efeitos tão diferentes sobre profissionais igualmente qualificados. Diante de uma ruptura no mercado, algumas pessoas experimentam períodos prolongados de paralisia, enquanto outras conseguem reinterpretar o cenário, identificar novas possibilidades e reposicionar sua atuação. Essa diferença não se deve a uma inteligência superior, mas à forma como cada indivíduo construiu sua relação com a incerteza. Profissionais antifrágéis desenvolvem repertórios mais amplos, explorando contextos diversos e evitando que sua identidade fique presa a uma única definição de valor. Em vez de concentrar sua

relevância em uma habilidade estática, eles buscam construir capacidades transferíveis para diferentes desafios.

Um dos argumentos de Taleb é que sistemas excessivamente blindados se tornam mais vulneráveis porque deixam de praticar a adaptação. Quando a exposição à volatilidade é eliminada, desaparecem também as oportunidades de aprendizado geradas por ela. Nas carreiras, o processo é semelhante. Experiências difíceis, projetos incertos e fracassos profissionais desempenham um papel na construção da capacidade de resposta.

Por essa razão, a discussão sobre crescimento profissional precisa ser transferida da busca por estabilidade para a construção de adaptabilidade. A estabilidade continua sendo desejável, mas não pode mais ser confundida com uma garantia de permanência. Em um ambiente caracterizado por transformações contínuas, a verdadeira segurança depende menos da preservação das circunstâncias atuais e mais da capacidade de gerar valor em cenários completamente diferentes. Em vez de investir apenas na manutenção daquilo que já funciona, passa a ser necessário desenvolver habilidades para caminhar pelo desconhecido.

O profissional antifrágil não é aquele que gosta da incerteza, nem o que consegue adivinhar o futuro. Sua principal característica é entender que a mudança é a condição permanente da realidade atual. Em razão disso, ele constrói uma trajetória menos dependente de previsões e mais apoiada na capacidade de aprender, ajustar-se e evoluir diante de cenários incontroláveis. O diferencial do futuro não pertencerá aos profissionais que encontrarem um abrigo contra a instabilidade, mas àqueles que souberem crescer a partir dela.

Clara Laface escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras.

A ESTABILIDADE CONTINUA SENDO DESEJÁVEL, MAS NÃO PODE MAIS SER CONFUNDIDA COM UMA GARANTIA DE PERMANÊNCIA. EM UM AMBIENTE CARACTERIZADO POR TRANSFORMAÇÕES CONTÍNUAS, A VERDADEIRA SEGURANÇA DEPENDE MENOS DA PRESERVAÇÃO DAS CIRCUNSTÂNCIAS ATUAIS E MAIS DA CAPACIDADE DE GERAR VALOR EM CENÁRIOS COMPLETAMENTE DIFERENTES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

FINANÇAS - MERCADO FINANCEIRO PREVÊ CORTES MENORES DA TAXA SELIC EM 2026

A previsão da taxa básica de juros até o fim deste ano era de 13,5% e passou a ser de 13,75%. Atualmente, é de 14,5%

Por Estadão Conteúdo



A reunião do Comitê de Política Monetária do Banco Central ocorre nesta terça (16) e quarta-feira (17). A tendência é de manutenção da taxa de juros

Pela segunda semana seguida, às vésperas da reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC), o mercado financeiro elevou a estimativa para a taxa básica de juros, a Selic. A previsão dos analistas para os juros, até o final de 2026, passou de 13,5% ao ano para 13,75% ao ano.

A informação está no boletim Focus desta segunda-feira (16), pesquisa divulgada semanalmente pelo BC com a expectativa de instituições financeiras para os principais indicadores econômicos.

Para 2027 e 2028, a projeção é que a Selic seja reduzida para 12% ao ano e 10,25% ao ano, respectivamente. Em 2029, a taxa, que é o principal instrumento do BC para controlar a inflação, deve chegar a 10% ao ano.



O Copom faz, nesta semana, nova reunião para decidir sobre a Selic e a previsão do mercado financeiro é que ela seja mantida em 14,5% ao ano neste encontro. Na última reunião, em abril, por unanimidade, o colegiado reduziu a Selic em 0,25 ponto percentual, pela segunda vez seguida, apesar das tensões em torno da guerra no Oriente Médio.

De junho de 2025 a março deste ano, a Selic ficou em 15% ao ano, o maior nível em quase 20 anos. O Copom voltou a cortar os juros num cenário de queda da inflação, no entanto, a guerra no Oriente Médio impactou a economia do país, com o aumento dos preços de combustíveis e de alimentos pressionando a inflação.

A reunião do Copom ocorre nesta terça (16) e quarta-feira (17).

Inflação

A previsão do mercado financeiro para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), referência oficial da inflação no país, passou de 5,11% para 5,3% este ano. Com as pressões econômicas da guerra no Oriente Médio, a previsão para o IPCA deste ano foi elevada pela décima quarta semana seguida, estourando o intervalo da meta que deve ser perseguida pelo BC.

Estabelecida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), a meta é 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual. Ou seja, o limite inferior é 1,5% e o superior, 4,5%.

Em maio, o preço dos alimentos pressionou a inflação oficial, que fechou em 0,58%. O IPCA acumulado em 12 meses ficou em 4,72%, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), já fora do teto da meta de inflação.

Para 2027, a projeção da inflação passou de 4,03% para 4,1%. Para 2028 e 2029, as estimativas são de 3,68% e 3,5%, respectivamente.

PIB e câmbio

Nesta edição do boletim do Banco Central, a estimativa das instituições financeiras para o crescimento da economia brasileira este ano saiu de 1,91% para 1,96%. Para 2027, a projeção para o Produto Interno Bruto (PIB, a soma dos bens e serviços produzidos no país) permanece em 1,7%. Para 2028 e 2029, o mercado financeiro estima expansão do PIB em 2% para os próximos dois anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

FINANÇAS - DURIGAN QUER DEBATER POLÍTICA MONETÁRIA

Do Estadão Conteúdo

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, defendeu a importância de não excluir a política monetária do debate público. A afirmação foi realizada durante uma entrevista à Warren Investimentos gravada na última sexta-feira, 12, e publicada nesta segunda-feira, 15. Ele ainda argumentou que a meta de inflação contínua não deveria ser alterada.

“Nós não podemos excluir da esfera do debate político qualquer tema desses, seja a política fiscal, seja a política monetária, seja a política de saúde, a política de investimento”, disse o ministro, quando indagado sobre o assunto. “Isso está, sim, aberto ao debate.”

Segundo Durigan, a meta de inflação contínua adotada em 2025 e que passa a considerar o IPCA acumulado em 12 meses, e não mais do ano-calendário - ainda não foi bem digerida pela sociedade. Por isso, seria importante não fazer alterações. Hoje, o centro da meta é de 3%, com tolerância de 1,5 ponto porcentual para mais ou para menos.

O ministro defendeu, ainda, que a relação entre o BC e a equipe econômica do governo pode ser aprimorada em diversas frentes, inclusive na coordenação entre as políticas fiscal e monetária.

Durigan disse, ainda, ver com “bons olhos” o voto em separado do ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Bruno Dantas, que na quarta-feira, 10, defendeu que a Corte de Contas se debruce sobre o relatório Focus. A ideia, segundo Dantas, seria dar mais transparência ao boletim, que reúne projeções do mercado para variáveis econômicas.

“Se há, hoje, uma constatação de que o Focus pode melhorar, no sentido de dar mais dados, mais transparência e incluir eventualmente outros índices, eu acho importante que a gente avance para isso”, disse o ministro da Fazenda, ponderando que não há intenção de interferir no BC.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

FINANÇAS - BOLSA RECUA 0,42% COM PERDA DE FLUXO ESTRANGEIRO E RECEIO FISCAL

Após máxima aos 174,2 (+1,81%) pela manhã e mínima aos 170,3 (-0,46%) à tarde, Ibovespa fechou aos 170,4 mil pontos

Do Estadão Conteúdo



Entre os blue chips, Petrobras cedeu 5,30% (ON) e 5,15% (PN). Os grandes bancos tiveram queda inferior a 1%

O Ibovespa subiu mais de 1,8% na manhã desta segunda-feira, diante da euforia generalizada por risco com o acordo preliminar entre Estados Unidos e Irã. Contudo, na segunda etapa do pregão, o apetite maior do investidor estrangeiro por ações de tecnologia - ilustrado na alta superior a 3% do Nasdaq - tirou o fluxo da Bolsa brasileira, que já tinha performance limitada pela queda expressiva das ações relacionadas ao petróleo e com peso, ainda, de desconforto com a agenda fiscal em meio às eleições.

Após máxima aos 174.228,27 (+1,81%) pela manhã e mínima aos 170 351,05 (-0,46%) à tarde, o Ibovespa fechou em baixa de 0,42%, aos 170.415,13. Entre as blue chips, Petrobras cedeu 5,30% (ON) e 5,15% (PN), na mínima, e os grandes bancos tiveram queda inferior a 1%, enquanto Vale subiu 2,5%. O giro financeiro somou R\$ 29,21 bilhões.

Os Estados Unidos já assinaram eletronicamente o acordo preliminar firmado com o Irã para suspender as hostilidades no Oriente Médio por 60 dias, informou um alto funcionário americano à agência Reuters. A expectativa é de que o Estreito de Ormuz tenha reabertura nesta sexta-feira, 19, o que respaldou a queda de 4,76% no preço do Brent, a US\$83,17 por barril.

Para o economista-chefe e sócio-fundador da Forum Investimentos, Bruno Perri, a assinatura do acordo é positiva para a economia brasileira no que tange a inflação e, na esteira, a política monetária. Contudo, ressalta que a euforia no Ibovespa pela manhã se perdeu ao longo do dia, visto que os investidores estrangeiros voltaram a dar mais ênfase a ações de tecnologia e Inteligência Artificial (IA) do que a países emergentes. “Vemos Petrobras caindo forte com petróleo, mas outros setores também passando a ceder”, comenta.

Capital estrangeiro

A saída de capital estrangeiro está forte principalmente pelo maior apetite com EUA e tecnologia, comenta o head de renda variável da Faz Capital, Alexandre Pletes. “SpaceX puxou muito fluxo no IPO na última semana, e isso traz reflexo para as Bolsa globais. Hoje, apesar da queda dos juros, a Petrobras corrige forte e os bancos não andaram.”

Na mesma linha, o especialista Pedro Henrique Carneiro Gonçalves, da Valor Investimentos, nota que o Brasil, por ser exportador relevante de petróleo, acaba sendo penalizado nos termos de troca com a



queda da commodity. Como resultado, “impacta diretamente as empresas de grande peso no índice”, afirma, acrescentando que, apesar do otimismo inicial, o mercado ainda segue atento aos detalhes do acordo que só será formalmente assinado na sexta-feira.

Perri, da Forum Investimentos, destaca, ainda, a pesquisa BTG Pactual/ Nexus como um ponto de atenção do mercado financeiro, com indicação de que a “política fiscal seguirá temerária, altamente inflacionária e que deve prejudicar a curva de juros à frente”. Hoje, contudo, a curva cedeu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

FINANÇAS - DÓLAR SOBE 0,10% E FECHA A R\$ 5,06

Divisa avança 0,47% no mês, após alta de 1,82% em maio. No ano, a perda é de 7,69%

Do Estadão Conteúdo

Após ensaiar uma queda expressiva pela manhã, o dólar ganhou força ao longo da tarde e encerrou a sessão desta segunda-feira, 15, em leve alta, na contramão do movimento predominante de baixa da moeda norte-americana no exterior.

O dia foi marcado pela descompressão dos prêmios de risco geopolítico e pelo tombo das cotações do petróleo, na esteira do anúncio, no fim de semana, de um acordo provisório entre Estados Unidos e Irã, com previsão de reabertura total do Estreito de Ormuz.

Apesar do ambiente favorável para ativos de risco, o real teve o fôlego reduzido na segunda etapa dos negócios, em razão de ajustes intradia e de eventual fluxo de saída da bolsa doméstica.

Investidores reduziram posições favoráveis à moeda brasileira montadas com base na tese de melhora dos termos de troca, dado que o Brasil é exportador líquido de petróleo. Não por acaso, outra moeda favorecida pela alta recente da commodity, o peso colombiano também apanhou nesta segunda, com perdas de quase 1%.

Com a máxima de R\$ 5,0743, em sintonia com a diminuição das perdas da moeda norte-americana lá fora, o dólar à vista fechou cotado a R\$ 5,0668, em alta de 0,10%. Na semana passada, recuou 1,86%.

A divisa avança 0,47% no mês, após alta de 1,82% em maio. No ano, o dólar apresenta perda de 7,69% frente ao real, que exibe um dos melhores desempenhos entre as moedas mais líquidas.

O chefe de estratégia de mercados do banco ING, Chris Turner, mantém uma posição “neutra” em relação ao real. Em nota, ele observa que a moeda brasileira sofreu recentemente em meio a um estresse no mercado de juros local.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

INFRAESTRUTURA - FINANÇAS - AMAZÔNIA DAS ELEIÇÕES

A potência da Amazônia começará a surgir para o País a partir do momento em que a região for respeitada e dialogue como parte da federação. A partir do momento em que as populações locais sejam ouvidas para liderar as transformações.

Qual será o debate sobre a Amazônia nas próximas eleições presidenciais e para os governos estaduais da região? Se for mantido o debate superficial da atualidade, parece-me que, em um lado, teremos aqueles que querem transformá-la em uma grande fazenda, adicionando a entrega de terras raras e minerais para os estrangeiros. Em outro lado, teremos aqueles que querem usar os recursos para grandes grupos empresariais nacionais, com um bom disfarce de proteção ambiental quase

razoável. Parecem longe do debate nacional e regional a transformação social ou a proteção ambiental.

É notável o quanto a média da discussão política nacional regrediu em todas as frentes. É uma marcha acelerada ao passado. Enquanto a alta tecnologia e o desenvolvimento das sociedades poderiam ser o núcleo do debate, o que temos é uma marcha para a subserviência estrangeira ou para os campeões nacionais aqui e acolá – ao invés de uma construção sistêmica de políticas públicas voltadas para a transformação da sociedade. Agora teremos até linhas de financiamento para apoiar a operação de aplicativos e de usuários de apps, facilitando o trabalho informal.

Precisamos que as instituições da Amazônia comecem a prescrever políticas públicas para o desenvolvimento das sociedades locais com maior impacto econômico. Para isso, é necessário que seja construída uma infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações, associada com o potencial econômico de cada região. Por ora, só há projetos para usar os rios como corredores de exportação de soja ou algodão. Há ainda uma insistente e deplorável ideia de concessão dos rios, sem contrapartidas visíveis. Também se verifica uma incapacidade de diálogo dos gestores de Brasília, que, no máximo, ouvem, mas seguem a ignorar as demandas de quem está na Amazônia. A política do Governo Federal tem flutuado entre o nem ouvir e ignorar e o ouvir ignorando. Até quando seguiremos nesta estrutura de poder?

A potência da Amazônia começará a surgir para o País a partir do momento em que a região for respeitada e dialogue como parte da federação. A partir do momento em que as populações locais sejam ouvidas para liderar as transformações. A partir do momento em que os preceitos constitucionais de redução das desigualdades sejam respeitados, o investimento na região seja proporcionalmente maior do que nas demais áreas do País. Enquanto este conjunto de premissas não acontecer, seguiremos a nos preocupar com o El Niño como uma mensagem distante e um olhar de pena com as crises humanitárias, sem uma ação de política pública transformadora.

Por ora, há poucas vozes nacionais sobre a Amazônia que sejam para além do fazendão, para além da extração de minérios ou impostos. Precisamos encontrar um caminho de diálogo construtivo, para que não repitamos a história da Mata Atlântica ou do Cerrado, onde há poucas culturas agrícolas e uma extinção da riqueza potencial da biodiversidade. Temos terras raras, petróleo, água e muitas outras potências, mas enquanto não reconhecemos e enquanto não estimulamos as potências das sociedades organizadas da região, seguiremos com um comportamento do século XVIII, precisando gerar riquezas para padrões de gasto do século XXI – é uma conta que não fecha.

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

A POTÊNCIA DA AMAZÔNIA COMEÇARÁ A SURTIR PARA O PAÍS A PARTIR DO MOMENTO EM QUE A REGIÃO FOR RESPEITADA E DIALOGUE COMO PARTE DA FEDERAÇÃO. A PARTIR DO MOMENTO EM QUE AS POPULAÇÕES LOCAIS SEJAM OUVIDAS PARA LIDERAR AS TRANSFORMAÇÕES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 16/06/2026

JUSTIÇA - MORAES REJEITA PEDIDO PARA ADIAR JULGAMENTO DE EDUARDO BOLSONARO

Ação penal contra o ex-deputado começa a ser julgada nesta terça-feira, após o ministro negar solicitação da Defensoria Pública da União

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes, rejeitou um pedido da Defensoria Pública da União (DPU) e manteve para terça-feira, 16, o julgamento da ação penal contra o ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP).

Eduardo responde à acusação de coação no curso do processo. Segundo a denúncia da Procuradoria-Geral da República (PGR), ele teria atuado para tentar interferir no andamento da ação que apura a tentativa de golpe de Estado após as eleições de 2022, processo que resultou na condenação do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).



Eduardo responde à acusação de coação no curso do processo por tentar interferir no andamento da ação que resultou na condenação do ex-presidente Jair Bolsonaro

A Defensoria Pública da União pediu ao Supremo que convocasse um ministro da Segunda Turma para participar do julgamento. A solicitação foi apresentada sob o argumento de que a Primeira Turma opera com uma cadeira vaga desde que o Senado rejeitou a indicação de Jorge Messias ao STF.

Relator da ação, Moraes rejeitou o pedido da Defensoria, responsável pela defesa de Eduardo Bolsonaro no processo após o ex-deputado não indicar advogado particular.

Na decisão, o ministro afirmou que o julgamento pelo colegiado ao qual o processo está vinculado segue as normas regimentais da Corte e não compromete os princípios do juiz natural e da colegialidade.

Com isso, a ação será analisada pela Primeira Turma, formada por Flávio Dino, Cármen Lúcia, Cristiano Zanin e o próprio Moraes.

Denúncia da PGR

A acusação da Procuradoria sustenta que Eduardo Bolsonaro buscou apoio do governo norte-americano para impor medidas como sanções e tarifas ao Brasil em reação ao julgamento da trama golpista.

Segundo o procurador-geral da República, Paulo Gonet, o ex-deputado atuou de forma “continuada” para constranger ministros da Corte e interferir no andamento das ações relacionadas à tentativa de golpe de Estado.

“O inconformismo do réu materializou-se em atos concretos de hostilidade e promessas (efetivadas) de retaliação internacional, com o objetivo claro de paralisar as persecuções penais em curso, o que preenche integralmente os requisitos do tipo penal imputado”, destaca a PGR.

Morando nos EUA desde o início de 2025, Eduardo foi citado no processo por edital, ou seja, comunicado da ação penal por meio de uma publicação oficial. Como ele não apresentou advogado no caso nem defesa prévia, a Defensoria foi acionada e uma audiência de instrução, com interrogatório realizado por videoconferência, marcada.

Eduardo não compareceu ao depoimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

JUSTIÇA - EX-DEPUTADO VOLTA A PEDIR SANÇÕES DOS EUA

Um dia antes de seu julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF) por coação no curso do processo, o ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP) pediu pelas redes sociais que o governo dos Estados Unidos restabeleça sanções contra o ministro Alexandre de Moraes, relator da ação penal.

Em publicação feita no X, Eduardo afirmou que o STF está se preparando para condená-lo em uma retaliação ao presidente Donald Trump. Segundo ele, “a retomada das sanções contra o violador de direitos humanos Alexandre de Moraes é necessária e urgente.”

“Não sei quem aconselhou a suspensão dessas sanções, mas fazê-lo foi, no mínimo, um grave erro. Moraes está esperando o retorno de uma administração Democrata radical aos Estados Unidos para que, juntos, possam fazer com vocês o mesmo que estão fazendo comigo hoje”, escreveu Eduardo, que está morando nos EUA desde fevereiro de 2025.

Ele também questionou as acusações de seu processo, afirmando que enquadrar suas articulações com integrantes do governo dos Estados Unidos como crime equivaleria a considerar membros da administração norte-americana integrantes de uma organização criminosa.

O julgamento do ex- -deputado está marcado para esta terça-feira, 16. A Defensoria Pública da União, que representa Eduardo no processo após ele não indicar advogado particular, pediu ao Supremo que convocasse um ministro da Segunda Turma para participar do julgamento, uma vez que a Primeira Turma opera com uma cadeira vaga desde a aposentadoria de Luís Roberto Barroso.

Moraes rejeitou o pedido e manteve a data prevista. A ação será analisada pelos ministros Flávio Dino, Cármen Lúcia, Cristiano Zanin e o próprio Moraes.

Ele responde por coação no curso do processo no período que antecedeu o julgamento da trama golpista, no qual seu pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), foi condenado.

De acordo com a Procuradoria-Geral da República (PGR), ele atuou nos Estados Unidos para pressionar autoridades brasileiras e interferir no andamento da ação contra seu pai.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

JUSTIÇA - STF RETOMA ANÁLISE DE RECURSOS DAS BIG TECHS APÓS DIVERGÊNCIAS

Empresas recorreram contra a decisão que ampliou a responsabilidade das plataformas por conteúdos publicados por usuários

Do Estadão Conteúdo



Os ministros do STF entraram em divergência em relação a uma proposição do relator dos recursos, Dias Toffoli

O Supremo Tribunal Federal (STF) vai retomar nesta quarta-feira, 17, o julgamento dos recursos apresentados por big techs contra a tese da Corte que ampliou a responsabilidade das plataformas digitais por conteúdos publicados por usuários.

Após divergências, os ministros ainda buscam consenso sobre três principais aspectos: em quais situações as plataformas poderão ser punidas por conteúdos de terceiros, se a tese valerá para ações judiciais já em curso e quais tipos de empresas de tecnologia terão de disponibilizar canais específicos de atendimento.

A discussão ocorre um ano após o STF considerar insuficiente o modelo previsto no artigo 19 do Marco Civil da Internet. Em junho de 2025, a Corte decidiu que as plataformas não poderiam depender exclusiva- mente de ordens judiciais para remover conteúdos ilícitos, impondo deveres mais amplos de atuação.



Agora, ao analisar os embargos de declaração apresentados por empresas como Google e Meta, dona do Facebook e do Instagram, os ministros discutem pontos do funcionamento prático das novas regras.

Um dos principais pontos de divergência entre eles envolve o alcance a processos já em andamento. Ao julgar o tema no ano passado, a Corte estabeleceu que os efeitos da decisão se aplicam somente “ao futuro”.

Agora, o relator dos recursos, Dias Toffoli, propôs uma modulação para que, nas ações ajuizadas até 26 de junho de 2025 (data do julgamento do mérito) que já transitaram em julgado, seja mantida a aplicação do sistema anterior. Para as ações ajuizadas até essa data que ainda estão em curso, deve ser aplicada a nova tese, mesmo que o ato tenha sido praticado antes do julgamento.

Jurisprudência

Flávio Dino, André Men donça, Nunes Marques e Luiz Fux defenderam que fatos anteriores continuem submetidos ao entendimento que vigorava antes da decisão da Corte. “Antes de 2025, não existia dever de cuidado” (para evitar a circulação massiva de conteúdos ilícitos graves), apontou Dino. Para ele, a modulação proposta por Toffoli “implicaria criar deveres retroativamente”. Fux argumentou que “a jurisprudência, assim como a lei, é fonte formal do Direito e não pode retroagir.”

Em outro ponto, Toffoli propôs que exigências mais complexas, como canais de atendimento específicos e relatórios de transparência, sejam exigidas apenas de plataformas com mais de 1 milhão de usuários no Brasil. Dino, porém, defendeu que a exigência alcance todos os provedores abrangidos pela tese, e Mendonça argumentou que a ampliação pode dificultar a atuação de start-ups e empresas menores.

Na quarta-feira, o Supremo deve analisar outros três recursos, que estão sob relatoria de Luiz Fux. Será discutido, por exemplo, a partir de quando conteúdos passíveis de retirada serão submetidos às novas regras, e se as condutas devem preencher todos os critérios para a configuração dos crimes listados na tese (como terrorismo, instigação ao suicídio, crimes sexuais e pornografia infantil).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

JUSTIÇA - IA NO DIREITO: FACHIN DEFENDE LIMITE

Presidente do STF diz que uso deve ser “subordinado à proteção da pessoa humana”

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, afirmou nesta segunda-feira, 15, que o Direito não deve ficar sujeito às possibilidades do uso de inteligência artificial (IA), mas orientá-lo de forma a preservar a dignidade humana.

Na abertura da décima Jornada de Direito Civil, promovida pelo Conselho da Justiça Federal (CJF) em Brasília, o ministro afirmou que, em um contexto em que os algoritmos passaram a influenciar processos como concessão de crédito, circulação de informações, processos seletivos para empregos e formação de reputações, o direito é chamado a “reafirmar sua função humanista”.

“Não se trata de perguntar apenas o que as máquinas podem fazer, mas o que os seres humanos devem permitir que elas façam”, afirmou. “O verdadeiro desafio consiste em assegurar que a tecnologia permaneça subordinada aos valores humanos, jamais o contrário. A máquina é um meio, o ser humano continua sendo um fim e deve permanecer no centro de toda e qualquer decisão moral”, argumentou.

Segundo Fachin, a questão não está relacionada ao avanço tecnológico em si, mas nas assimetrias geradas pela forma como é aplicado: “É uma manifestação contemporânea de um problema antigo

que agora nos interpela. O problema da igualdade, da concentração indevida de poder e da opacidade dos mecanismos de decisão”.

Ele citou a encíclica do papa Leão XIV sobre os riscos da IA, apresentada no mês passado, como um documento que pode “enriquecer significativamente” a discussão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

PORTUGAL - BRASIL QUER ATRAIR 300 MIL TURISTAS PORTUGUESES — UM RECORDE — E APOSTA NA CULTURA

Governo investe em campanhas culturais para ampliar a presença de viajantes estrangeiros no país. Neste ano, até abril, 135 mil turistas portugueses já passaram pelo Brasil

Por PÚBLICO PORTUGAL Da Redação

Os turistas portugueses estão entre os alvos preferenciais do governo brasileiro, que aposta em campanhas culturais para atrair viajantes estrangeiros para o país. A meta é que até 300 mil cidadãos oriundos de Portugal visitem o Brasil neste ano, o que, se confirmado, será um novo recorde.

Segundo os mais recentes dados da Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur), o Brasil recebeu 135 mil turistas portugueses até abril, um aumento de 30,9% ante o mesmo período de 2025, tornando-se os europeus que mais visitam o Brasil. Os portugueses são, também, os estrangeiros que mais tempo permanecem no país — 18 dias, em média.

“É um crescimento bem expressivo”, afirmou à agência Lusa o diretor de Gestão e Inovação da Embratur, Roberto Gevaerd. Para atingir o total de 300 mil viajantes portugueses neste ano, a estratégia passa por reforçar, especialmente, a música e o audiovisual brasileiros, transformando-os em instrumentos de atração turística.

Gevaerd acrescentou: “Entendemos que a música, de fato, é uma das expressões mais fáceis de serem difundidas, e Portugal adora a música brasileira”. Ele sustenta que os números apontam que, no mercado de música português, entre 18% e 22% do consumo são de canções brasileiras.

Rock in Rio Lisboa

Em Portugal, a nova fase da estratégia tem como um dos principais produtos o Rock in Rio Lisboa, com o qual a Embratur firmou parceria para promover artistas emergentes brasileiros e, simultaneamente, divulgar a diversidade cultural do país.

No âmbito da iniciativa, a Embratur levará ao palco BacanaPlay Digital artistas como Carol Biazin, Joyce Alane, Melly e Bento Gil, nomes escolhidos para representar diferentes regiões, estilos musicais e identidades culturais brasileiras.

Gevaerd assinalou que a parceria vai além da simples presença institucional no festival. “A gente não está simplesmente pondo uma marca. Está entrando na programação cultural do festival e participando da curadoria sobre música”, afirmou.

Para ele, ao utilizar a música e a cultura brasileiras como soft power, a campanha dirige-se, sobretudo, às gerações mais jovens, em particular aos chamados millennials e à geração Z. “Eu acho que tem aí um crescimento do mercado tanto da geração dos millennials quanto da geração Z”, frisou.

A seleção dos artistas foi realizada em conjunto com as gravadoras Universal Music Brasil e Som Livre, numa estratégia de internacionalização da nova geração de artistas brasileiros, que subirão ao palco no Parque Tejo no decorrer do Rock in Rio Lisboa, nos dias 20, 21, 27 e 28 de junho.

Anos de recorde



Em 2025, 273.483 turistas portugueses passaram pelo Brasil, o maior número registrado desde 2007, com crescimento de mais de 25% face a 2024. No total, o Brasil recebeu 9,3 milhões de viajantes estrangeiros, um recorde e 37,1% superior a 2024.

Além de superar de forma significativa os 6,8 milhões de turistas estrangeiros recebidos em 2024, até então a maior marca registrada, o Brasil conseguiu ultrapassar largamente a meta de 6,9 milhões de visitantes definida para o ano passado.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 16/06/2026

PORTUGAL - AEROPORTOS DE PORTUGAL REGISTRAM RECORDE DE PASSAGEIROS EM ABRIL

Movimento alcança 6,6 milhões de viajantes no mês, enquanto tráfego acumulado supera 21 milhões no primeiro quadrimestre

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Os aeroportos portugueses registraram em abril o maior movimento de passageiros já observado para o mês, com 6,6 milhões de viajantes, alta de 2,1% em relação a abril de 2025, segundo dados divulgados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE). No acumulado dos quatro primeiros meses do ano, o tráfego alcançou 21,13 milhões de passageiros, crescimento de 3,3% na comparação anual.

O Aeroporto de Lisboa manteve a liderança da movimentação aérea no país, concentrando 52% do fluxo total e recebendo cerca de 11 milhões de passageiros entre janeiro e abril. O Aeroporto do Porto registrou 5,1 milhões de viajantes, com avanço de 7,6%, enquanto Faro movimentou 2,3 milhões de passageiros, apresentando retração de 3,1%.

No mercado internacional, o Reino Unido permaneceu como principal origem e destino dos passageiros que utilizaram os aeroportos portugueses. França, Espanha, Alemanha e Brasil também figuraram entre os principais mercados emissores de visitantes para o país.

As rotas internacionais continuaram predominando na movimentação aérea. Em abril, mais de 83% dos passageiros embarcados e desembarcados viajaram em voos internacionais, com destaque para as ligações com a Europa, que concentraram cerca de 70% do fluxo total. As Américas apareceram na sequência entre as principais regiões de origem dos viajantes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 16/06/2026

INTERNACIONAL - NETANYAHU DIZ QUE LUTA CONTRA O IRÃ NÃO ACABOU, APESAR DE ACORDO

Primeiro-ministro de Israel mantém tom ameaçador mesmo depois do acordo selado entre americanos e iranianos pelo fim da guerra

Do Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, disse nesta segunda-feira, 15, que a "luta não acabou" contra o Irã, após um acordo de paz ser fechado entre o país persa e os EUA. "Teremos que continuar em guarda e nos defendendo sempre que necessário" enfatizou.

Em sua primeira coletiva de imprensa após o anúncio da trégua, Netanyahu reiterou que Teerã nunca terá armas nucleares. “Salvamos o Estado de Israel da ameaça de aniquilação nuclear, porque o Irã avançava a toda velocidade em direção à energia nuclear”, frisou.



Netanyahu ainda comentou que Israel ficará na zona de segurança libanesa pelo “tempo que for necessário”

Segundo ele, acordos precisam ser acompanhados de ameaças militares e Israel causou um dano imenso à economia iraniana.

Perguntado sobre sua relação com o presidente americano, Donald Trump, o primeiro-ministro respondeu que às vezes ele e o republicano discordam, mas que isso “faz parte”.

Sobre o Líbano, Netanyahu comentou que Israel ficará na zona de segurança libanesa pelo “tempo que for necessário” e também nas zonas tampão da Faixa de Gaza e da Síria. Netanyahu ainda afirmou que planeja concorrer novamente nas próximas eleições e que “vai vencer”.

Hezbollah

O Hezbollah felicitou a República Islâmica do Irã pela assinatura do memorando de entendimento com os Estados Unidos, classificando o acordo como uma “grande conquista” que, segundo o grupo libanês, levou a um cessar-fogo completo em todas as frentes do conflito, incluindo o Líbano.

Em comunicado divulgado nesta segunda-feira, 15, a organização atribuiu o resultado à “resistência lendária” do povo iraniano e de sua liderança. O grupo elogiou o líder supremo do Irã, aiatolá Mojtaba Khamenei, afirmando que ele conduziu o processo com “sabedoria, coragem e discernimento sem precedentes”.

O Hezbollah também saudou o presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, o governo e as Forças Armadas do país, incluindo a Guarda Revolucionária (IRGC, na sigla em inglês). No texto, a organização agradeceu o apoio de Teerã ao Líbano, afirmando que o Irã insistiu na inclusão do país em qualquer entendimento voltado ao fim da guerra e à preservação de seus direitos.

Sanções

O Hezbollah declarou ainda que a República Islâmica suportou “sanções e agressões” para alcançar esse objetivo e demonstrou ser “o melhor apoiador e aliado fiel”.

O movimento também agradeceu aos países que contribuíram para viabilizar o acordo e defendeu que o Líbano aproveite o respaldo regional e internacional para fortalecer sua soberania e recuperar seu território.

Apesar de celebrar o entendimento, o Hezbollah afirmou que o acordo representa apenas uma etapa rumo à “libertação completa do território”, ao retorno dos prisioneiros e à volta dos deslocados às suas aldeias. O grupo orientou a população a aguardar instruções oficiais antes de regressar às áreas afetadas pela guerra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026

INTERNACIONAL - MACRON SINALIZA APOIO DA FRANÇA À PAZ

Presidente francês celebra acordo entre EUA e Irã. Ormuz estará 100% aberto até sexta

Do Estadão Conteúdo

O presidente da França, Emmanuel Macron, sinalizou o apoio de Paris ao acordo provisório de paz entre os EUA e o Irã para encerrar a guerra no Oriente Médio e reabrir o Estreito de Ormuz, ao receber seu homólogo norte-americano, Donald Trump, para a reunião do G7, que acontece em território francês.

Em comentários para repórteres, Trump afirmou que o Estreito de Ormuz está parcialmente aberto e será aberto completamente na sexta-feira, quando o pacto está para ser firmado oficialmente, na Suíça.

Segundo o mandatário norte-americano, o “pedágio” na importante rota marítima ficará isento de cobrança por pelo menos 60 dias e haverá um “policiamento rigoroso” sobre Teerã e relação às armas nucleares.

“Os preços do petróleo estão em queda livre e o mercado acionário está subindo”, celebrou Trump. “Acho que o texto do memorando de entendimento com o Irã será divulgado em breve. Vou divulgar o documento algum tempo depois de sexta-feira”, acrescentou, ao pontuar que nenhum dólar dos fundos iranianos foi liberado até o momento.

Para o presidente norte-americano, o alívio das sanções de Washington no acordo com o Irã “é uma questão comportamental” e que os EUA desejam resolver a questão do Líbano.

Trump destacou que o acordo com o Irã deve trazer “muito sucesso” e agradeceu a cooperação de Macron no diálogo. Na ocasião, o francês disse que as Forças Armadas estão prontas para ajudar em Ormuz, se os EUA aceitarem a oferta.

“Agora estamos focados na relação Ucrânia-Rússia. Tivemos boas conversas com o presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, e da Rússia, Vladimir Putin”, mencionou Trump.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/06/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

ESTADOS UNIDOS PENSAM EM CRIAR UM FUNDO DE US\$ 300 BILHÕES PARA RECONSTRUIR IRÃ

Por Miriam Leitão



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

Os Estados Unidos estão oferecendo na negociação com o Irã um fundo de R\$ 300 bilhões para a reconstrução do país. Não seriam recursos públicos, mas de empresas privadas.

O Irã quer também a liberação do que está congelado em bancos da região.

A notícia do fundo foi dada pelo jornal inglês Financial Times.

O grande problema neste momento é que as empresas de navios não estão confiantes para tentar retomar o tráfego no Estreito de Ormuz, mesmo com as notícias promissoras a respeito de um acordo.

O fundo será oferecido como parte dos argumentos para fechar o memorando de entendimento a ser assinado esta semana. Nesta segunda-feira, ao chegar a França para a reunião do G7, o presidente Donald Trump disse que o acordo foi assinado com assinatura eletrônica. O principal negociador iraniano, o presidente do Parlamento, Mohammad Ghalibaf, também assinou. O presidente americano confirmou a cerimônia presencial na sexta-feira, por enquanto, com a participação confirmada do vice-presidente J.D. Vance.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/06/2026

EMPRESÁRIOS DEFENDEM EQUILÍBRIO FISCAL COMO CHAVE PARA A COMPETITIVIDADE: VEJA 7 PROPOSTAS DE COALIZÃO PARA O DEBATE ELEITORAL

Documento de entidades do setor produtivo aponta caminhos para reduzir custo-Brasil e elevar taxa de investimento a 20% do PIB

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Uma das metas é colocar o país entre as 30 economias mais competitivas até 2030 — Foto: Maira Erlich/Bloomberg

O equilíbrio das contas do governo é destaque em um documento com uma agenda de propostas para aumentar a competitividade da economia brasileira e acelerar o desenvolvimento, lançado hoje por entidades empresariais lideradas pelo Movimento Brasil Competitivo (MBC). Intitulada “Compromissos para um Brasil Competitivo”, a agenda traz sete propostas em torno de três grandes metas.

As metas são:

- elevar a taxa de investimento para 20% do Produto Interno Bruto (PIB, valor de todos os bens e serviços gerados na economia), hoje em 16,8%, segundo o IBGE;
- reduzir em 25% o “custo-Brasil”, que hoje soma 19,5% do PIB;
- colocar o Brasil entre as 30 economias mais competitivas do mundo até 2030, conforme o Ranking Global de Competitividade do IMD, instituto acadêmico suíço especializado em negócios e gestão — hoje, o Brasil está no 58º lugar do indicador, que lista o desempenho de 69 países.

“Em um cenário de transformações econômicas, tecnológicas e geopolíticas, torna-se essencial construir uma agenda voltada à produtividade, à eficiência e ao desenvolvimento econômico sustentável”, diz o documento lançado hoje, de olho no debate de programas para as eleições presidenciais de outubro.

O destaque para o equilíbrio das contas públicas aparece na lista de propostas. Das sete listadas na agenda, a primeira é “promover o equilíbrio fiscal de longo prazo”. O documento recomenda medidas como moderar o crescimento dos gastos obrigatórios, “desindexar as despesas públicas ao valor do salário-mínimo, como benefícios previdenciários”, e “combater os supersalários”.

Combate à ilegalidade

A segunda proposta é “fortalecer a governança regulatória”. O objetivo aí é reduzir a burocracia e aumentar a segurança jurídica nos negócios de setores regulados, como infraestrutura, petróleo e gás e mineração.

A terceira é “fortalecer o mercado de trabalho”, com melhorias na educação e na formação técnica, além de “avançar na modernização das relações trabalhistas, equilibrando as necessidades dos novos modelos laborais com a proteção social dos trabalhadores”.

O quarto ponto destacado no documento é “promover maior diversificação, integração e aumento de qualidade de serviços da matriz logística nacional”. Ainda na área da infraestrutura, a quinta proposta é “assegurar energia competitiva e acessível por meio de um sistema elétrico mais eficiente, seguro, justo e sustentável”.

Em sexto lugar vem “fortalecer o combate contra a ilegalidade nas atividades produtivas e mitigar os impactos da insegurança pública na competitividade da economia”, pois “estima-se que mercados ilegais representem perdas de aproximadamente R\$ 468 bilhões ao país, equivalentes a 4,3% do PIB”.

A sétima e última proposta do documento é “promover a transformação digital”, que se consolidou “como fator central para produtividade, inovação e competitividade econômica, impulsionada por tecnologias como inteligência artificial, automação e computação em nuvem”.

As sete propostas do Movimento Brasil Competitivo

1. Equilíbrio fiscal de longo prazo
2. Governança regulatória
3. Fortalecer o mercado de trabalho
4. Melhorar a matriz logística
5. Energia competitiva
6. Combate da ilegalidade nas atividades produtivas
7. Transformação digital

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/06/2026

FIM DA ESCALA 6X1: MOTTA DEVE TROCAR RELATOR DE PROJETO APÓS GOVERNO ACEITAR RETIRADA DE URGÊNCIA

Votação do projeto de lei sobre escala e jornada de trabalho estava prevista na pauta desta terça-feira, mas será adiada

Por Letícia Pille e Victoria Azevedo — Brasília



O presidente da Câmara, Hugo Motta — Foto: Brenno Carvalho/ Agência O Globo/02/02/2026

A retirada do regime de urgência do projeto que põe fim ao regime de trabalho 6x1 deve resultar em uma mudança na relatoria da proposta na Câmara dos Deputados. Embora ainda não haja uma definição formal, a avaliação nos bastidores é que o deputado Leo Prates (Republicanos-BA) tem poucas chances de permanecer à frente do texto.

A escolha de Prates ocorreu em meio às negociações para que o projeto fosse analisado diretamente pelo plenário, uma vez que estava trancando a pauta da Casa. O acordo construído entre lideranças previa que o parlamentar elaborasse um parecer em linha com o texto da PEC que trata da redução da jornada de trabalho e do fim da escala 6x1, aprovada pela Câmara no mês passado, e da qual ele foi relator.

A escolha dele inicialmente foi interpretada como um gesto de Motta ao parlamentar, que se filiou ao Republicanos na janela partidária, além de indicar que o presidente da Câmara gostaria de ter o comando sobre o texto que tramitaria. Motta quer usar a pauta do fim da escala 6x1 como um dos



legados de sua gestão à frente da Câmara, além de ser um tema popular que poderá ajudá-lo eleitoralmente no estado.

O entendimento chegou a ser defendido pelo presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), que decidiu pela manutenção de Prates na relatoria para apresentar um texto semelhante ao que foi construído durante a tramitação da PEC. Prates foi relator da PEC aprovada pelos deputados no final de maio e a ideia em mantê-lo à frente das tratativas ocorreu em razão da necessidade de produzir um parecer em curto espaço de tempo.

Com a sinalização de retirada da urgência pelo governo, porém, o cenário mudou, e Prates já indicou a interlocutores que não acredita que permanecerá na função. Na avaliação do parlamentar a aliados, com a matéria retornando ao rito convencional, é natural que Hugo Motta abra espaço para outro deputado assumir a tarefa.

Pessoas próximas às conversas relatam que Prates considera essa possibilidade “justa” diante da nova fase da tramitação. Além disso, o deputado também nunca demonstrou grande entusiasmo em assumir a relatoria depois de um mês intenso de trabalho na relatoria da PEC. Nos bastidores, a missão era vista mais como uma necessidade política da Casa naquele momento do que como uma atribuição desejada por ele, embora o cargo tenha lhe rendido maior visibilidade.

Ainda não há nomes oficialmente colocados na mesa para substituí-lo. Entre interlocutores, no entanto, Prates tem mencionado o nome do deputado Luiz Gastão (PSD-CE) como uma alternativa natural para assumir a função.

O parlamentar cearense foi relator da subcomissão criada pela Câmara para discutir mudanças na jornada de trabalho, acompanha projetos cuja temática se relacionam com o trabalho há anos e possui bom trânsito junto ao setor produtivo, característica considerada importante para a construção de consensos em torno de uma pauta que divide opiniões entre empresários e trabalhadores. Além disso, é aliado do governo no estado.

Interlocutores envolvidos nas discussões afirmam que Gastão é visto como um nome de equilíbrio para tocar uma negociação complexa e que sua eventual escolha seria recebida com naturalidade por diferentes setores da Câmara. Apesar disso, não há qualquer definição sobre a relatoria, que dependerá das negociações políticas após a reorganização da tramitação da proposta.

A retirada da urgência também tem um efeito prático imediato, uma vez que destrava a pauta de votações da Câmara, que estava bloqueada em razão do regime especial concedido ao projeto. Com isso, o texto já não deve ser mais votado nesta semana, como foi anunciado pelo presidente na segunda-feira.

Nos bastidores do Congresso, a justificativa usada por governistas e pelo próprio governo para manter a urgência em vigor no projeto era fazer pressão sobre o Senado, onde a PEC do fim da 6x1 segue travada e sem sinalizações do presidente Davi Alcolumbre (União Brasil-AP) de que a fará andar com celeridade.

Segundo interlocutores do senador, Alcolumbre está indo “no seu tempo” e não deve levar a proposta tão cedo ao plenário.

A votação no Senado, contudo, também reflete nos desdobramentos do PL na Câmara. A expectativa na cúpula da Casa é que a votação do projeto de lei que vai regulamentar pontos específicos de escala e jornada de trabalho seja apreciada somente depois da aprovação da PEC no Senado.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 16/06/2026

LULA ATACA PROTECIONISMO EM ENCONTRO DO G7 COM PRESENÇA DE TRUMP

Sem citar os Estados Unidos, presidente criticou o avanço de medidas protecionistas e disse que o mundo enfrenta um déficit de "implementação e vontade política"

Por Bruna Lessa e Sérgio Roxo — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva criticou nesta terça-feira o avanço do protecionismo e do unilateralismo durante discurso na sessão ampliada da cúpula do G7, na França. Sem citar diretamente os Estados Unidos ou o presidente Donald Trump, Lula afirmou que essas práticas ressurgem como "respostas falaciosas" para problemas complexos da economia global e defendeu o fortalecimento da cooperação internacional.

— Agora, o protecionismo e o unilateralismo ressurgem como respostas falaciosas para a complexidade dos nossos problemas — afirmou o presidente.

A participação do presidente ocorre em meio às tensões comerciais entre Brasília e Washington. No início deste mês, o governo americano divulgou as conclusões de uma investigação comercial que recomendou a imposição de uma tarifa adicional de 25% sobre produtos brasileiros, além de uma sobretaxa de 12,5% relacionada a alegações de combate insuficiente ao trabalho forçado.

Segundo o presidente, as respostas adotadas pelas principais economias nas últimas décadas falharam em reduzir desigualdades e ampliar oportunidades para a população mais pobre.

Lula afirmou que o neoliberalismo contribuiu para aprofundar a concentração de renda e a crise política observada em diferentes democracias.

— O neoliberalismo agravou a desigualdade econômica e a crise política que hoje assolam as democracias — disse.

O presidente brasileiro ainda criticou as guerras num momento em que Trump afirma ter chegado a um acordo para encerrar os bombardeios ao Irã.

— Guerras e conflitos também continuam desviando o foco da agenda do desenvolvimento. Os gastos militares anuais somam quase US\$ 3 trilhões — discursou.

Lula também aproveitou o discurso para cutucar o empresário Elon Musk, que se tornou o primeiro trilionário da história.

— O primeiro trilionário do mundo é mais rico do que os 46% mais pobres da população mundial. A extrema concentração de riqueza decorre de décadas de políticas pró-bilionários (...) Precisamos de um sistema financeiro no qual os países não sejam obrigados a escolher entre pagar credores e alimentar suas crianças. Está claro que o desafio não é administrar a escassez. O déficit que enfrentamos é de implementação e de vontade política. Não faltam boas ideias — disse.

Ao longa da fala, o presidente buscou reforçar a posição do Brasil como porta-voz dos países em desenvolvimento. Lula afirmou que a distância entre países ricos e pobres continua aumentando e destacou que os recursos destinados ao combate à pobreza e às mudanças climáticas permanecem abaixo do necessário.

Segundo ele, faltam US\$ 4 trilhões por ano para cumprir os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas (ONU). O presidente também defendeu a ampliação do financiamento climático para pelo menos US\$ 1,3 trilhão anuais, cobrou os países desenvolvidos e criticou a redução dos recursos destinados à ajuda internacional.



— A COP-30 voltou a evidenciar a distância entre os compromissos assumidos pelos países desenvolvidos e os recursos efetivamente mobilizados para cumpri-los. Para acelerar a implementação do Acordo de Paris, é preciso ampliar o financiamento climático para, pelo menos, US\$ 1,3 trilhão.

Lula citou ainda a queda de 23% na Ajuda Oficial ao Desenvolvimento registrada no último ano e afirmou que organismos multilaterais como o Programa Mundial de Alimentos, a Organização Mundial da Saúde (OMS) e o Unicef sofreram cortes significativos em seus orçamentos.

O presidente também abordou temas ligados à segurança internacional. Ao tratar do combate ao crime organizado transnacional, defendeu a cooperação entre os países, mas ressaltou a necessidade de respeito à soberania nacional.

— Esse esforço deve levar em conta o respeito à soberania dos Estados — afirmou.

Lula mencionou ainda a necessidade de ampliar o acesso dos países em desenvolvimento a tecnologias de ponta, como a inteligência artificial, e defendeu que nações produtoras de minerais estratégicos participem das etapas de maior valor agregado das cadeias produtivas, por meio da industrialização e da transferência de tecnologia.

A ida de Lula ao G7 foi confirmada poucos dias após o anúncio das medidas americanas. O presidente decidiu antecipar sua chegada à França para ampliar sua agenda diplomática durante a cúpula e manter aberta a possibilidade de uma conversa com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que também participa do encontro.

Apesar de os dois líderes já estarem na cidade francesa, não há reunião bilateral prevista nas agendas oficiais. Integrantes do governo consideram improvável que um encontro formal seja marcado durante a cúpula, embora não descartem uma conversa informal entre os presidentes nos corredores do evento.

Além da participação nos debates do G7, Lula tem aproveitado a viagem para intensificar contatos com outros líderes mundiais. Nesta terça-feira, o presidente se reuniu com a primeira-ministra do Japão, Sanae Takaichi, e tem encontros previstos com representantes da União Europeia. Na segunda-feira, Lula também conversou com o presidente da Suíça, Guy Parmelin, e com o presidente francês, Emmanuel Macron.

O governo brasileiro avalia que ainda há espaço para negociar a reversão da tarifa adicional de 25% sugerida pelos Estados Unidos. Paralelamente, equipes técnicas dos dois países mantêm conversas sobre possíveis reduções tarifárias em produtos industriais, em uma tentativa de destravar as negociações comerciais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/06/2026

VALE TEM ATÉ O FIM DESTA SEMANA PARA CONVOCAR ASSEMBLEIA QUE TROCARÁ PRESIDENTE DO CONSELHO, APÓS PEDIDO DA PREVI

Fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil (BB), principal acionista individual da mineradora, pediu a destituição de Daniel Stieler na semana passada

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro

O Conselho de Administração da Vale deverá se reunir ainda esta semana para tratar da substituição do atual presidente do colegiado, Daniel Stieler, feito pela Previ, fundação de Previdência dos funcionários do Banco do Brasil (BB) e um dos principais acionistas da mineradora, segundo uma

fonte que pediu para não se identificar. Pela Lei das SA, que rege as companhias abertas, a empresa tem até oito dias para convocar uma assembleia de acionistas.



A companhia informou ao mercado do pedido de destituição do membro do Conselho na noite de quinta-feira, quando divulgou um fato relevante, após o fechamento das negociações de ações na B3. Indagada sobre o processo de substituição no colegiado, a Vale não comentou.

O movimento causou surpresa. Além da destituição, informou o fato relevante, a Previ pediu, numa carta enviada à Vale, a indicação de José Mauricio Pereira Coelho – presidente da fundação de Previdência de 2019 a 2021 – para a vaga de Stieler e declarou apoio à candidatura do conselheiro Manuel Lino Silva de Sousa Oliveira (Ollie) como presidente do Conselho.

São, portanto, duas decisões distintas: na vaga de conselheiro, trocar Stieler por Coelho; para a posição de presidente do Conselho, eleger Ollie, que já é membro do órgão.

Mandato no fim suscita questionamentos

O mandato de Stieler como conselheiro está perto de terminar, em abril de 2027, contribuindo para fomentar questionamentos sobre os motivos por trás do movimento da Previ, como mostraram os colonistas do GLOBO Malu Gaspar e Lauro Jardim.

Como o fundo de pensão é administrado de forma conjunta entre representantes da empresa e dos funcionários, o fato de que o BB é uma estatal dá poder de influência do governo federal sobre a Previ.

Por isso, é comum que as decisões da fundação sobre as empresas abertas nas quais investe sejam vistas como marcadas pela influência política.

Próximos passos

Na carta em que pediu a destituição de Stieler, a Previ requer a convocação de uma assembleia geral extraordinária de acionistas (AGE) para deliberar sobre os assuntos.

Um caminho mais rápido seria o atual presidente do Conselho renunciar, mas não há sinais de que o executivo faria isso, disse uma fonte que acompanha o processo e pediu anonimato.

Com a renúncia, o próprio Conselho poderia deliberar a substituição de Stieler, tanto do cargo de conselheiro quanto da posição de presidente do colegiado. Sem renúncia, a AGE precisa ser convocada.

Conforme a Lei das SA, as assembleias devem ser convocadas pelo Conselho, mas acionistas que tenham mais de 5% de participação no capital — como é o caso da Previ na Vale — podem convocar o encontro eles mesmos, se o órgão colegiado levar mais de oito dias para fazer isso após um pedido. Portanto, se o Conselho da Vale não convocar a AGE até o fim desta semana, a própria Previ poderia fazê-lo.

Antes disso, o nome do indicado para vaga de Stieler tem que passar pelo crivo do Comitê de Indicação de Governança (CIG), órgão de assessoramento do Conselho. O CIG emite um parecer sobre a indicação, atestando se o currículo do indicado atende aos critérios mínimos.

O CIG da Vale é formado por quatro dos membros do Conselho: Marcelo Gasparino, Franklin Lee Feder e Heloísa Belotti Bedicks, além do próprio Stieler.

Uma primeira reunião do comitê já teria acontecido, segundo a fonte consultada pelo GLOBO. Nos próximos dias, o parecer deve ser encaminhado ao Conselho.

Pegos de surpresa

Os pedidos da Previ pegaram parte dos conselheiros da Vale de surpresa, conforme a fonte. Alguns membros foram comunicados da decisão apenas na quinta-feira, dia da divulgação do fato relevante pela companhia.

A Previ tem 7% do capital da Vale, segundo a informação mais recente. A fatia é pequena, mas a fundação de Previdência é a principal acionista da mineradora, que, desde 2020, tem capital pulverizado.

Isso significa que a Vale é uma corporation, modelo de governança comum no mercado americano. Mesmo os maiores acionistas têm participações acionárias pequenas, sem dono definido.

Tanto que os demais acionistas relevantes da Vale não ficam muito longe da participação da Previ. São eles o conglomerado japonês Mitsui (6,4%) e as gestoras de recursos americanas Black Rock (6,7%) e Capital (5,1%). A Bradespar, empresa de participações do Bradesco, acionista histórico desde a privatização da mineradora, em 1997, tem apenas 3,8%.

Nesse modelo, as decisões do dia a dia e até algumas estratégicas acabam sendo tomadas pela diretoria e pelo Conselho, que costumam ganhar mais poder do que em empresas com controle definido. E as principais decisões estratégicas são tomadas em votação nas assembleias de acionistas, incentivando os investidores a se unirem em torno de uma ou outra posição.

Críticas de Lula não combinam com indicação

Quando a temperatura das disputas entre acionistas e governo se elevaram no processo de sucessão do presidente da Vale, na virada de 2023 para 2024, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva reclamou do modelo de corporation. Citou o fato de que não tinha um dono da Vale com quem dialogar.

Por isso, chamou a atenção do observador do processo ouvido pelo GLOBO o fato de que a Previ tenha declarado apoio ao nome de Ollie como presidente do Conselho.

Membro desde 2021 do colegiado, numa das vagas de "independentes", sem vínculo com um acionista, o executivo português com formação na África do Sul tem décadas de carreira no setor de mineração, com experiência em mineradoras de capital aberto, como Anglo American.

Um perfil, portanto, mais alinhado aos grandes investidores internacionais de uma corporation. Bem diferente das indicações políticas de nomes mais próximos ao governo, como o do ex-ministro da Fazenda Guido Mantega, seguidamente citado, nos bastidores, como aposta do Palácio do Planalto até para CEO, durante a conturbada sucessão da Vale, no início de 2024.

Compromisso com a governança corporativa

Em nota após a divulgação do fato relevante pela Vale, a Previ disse que o apoio ao nome de Ollie como presidente do Conselho "está alinhado a um perfil técnico, independente e amplamente reconhecido no mercado".

"A Previ entende que esse movimento reforça seu compromisso com o contínuo aprimoramento da governança corporativa da companhia", diz a nota, completando que "a iniciativa reforça a estratégia da Previ de não atuar diretamente na gestão da companhia, mas sim como investidora institucional, comprometida com a fiscalização e indução de boas práticas de governança".

No ponto das práticas de governança, também chamou a atenção o fato de que a destituição de Stieler foi pedida com menos de um ano para seu mandato terminar. Questionada sobre esse ponto, a Previ não respondeu.

Desde o governo Bolsonaro

Por outro lado, apesar do momento inusual, a destituição de Stieler causa menos estranheza do que sua permanência em uma das vagas.

O atual presidente do Conselho da Vale chegou ao colegiado em novembro de 2021, após assumir a presidência da Previ, no governo Jair Bolsonaro. Por isso, em 2023, com a volta do PT ao Planalto e a indicação do sindicalista João Luiz Fukunaga, um nome mais alinhado ao partido, para o comando da Previ, era de se esperar a destituição de Stieler da Vale já naquele ano.

Mesmo tido como próximo do governo Bolsonaro, o executivo foi mantido na Vale. A Previ ficou então com duas vagas, pois conseguiu aprovação na assembleia de acionistas para a nomeação de Fukunaga.

No fim do ano passado, a Previ anunciou a saída de Fukunaga do comando da fundação. Ele foi substituído por Márcio Chiumento, que neste ano assumiu a cadeira no Conselho da Vale, no lugar do antecessor.

Agora, com o terceiro mandato de Lula já em seus meses finais, não teria havido pedido direto do Planalto pela destituição de Stieler, segundo revelou o jornal Valor na semana passada. A colunista do GLOBO Malu Gaspar mostrou como disputas políticas internas da fundação de Previdência, marcadas pela influência do ex-tesoureiro do PT João Vaccari Neto, podem ter influenciado o movimento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COMO UMA FRAUDE IMOBILIÁRIA COM USO DO GOV.BR CAUSOU PREJUÍZO MILIONÁRIO EM PRAIA DE LUXO DE SC

Polícia desarticulou grupo que negociou cinco propriedades adquiridas de forma criminosa na praia de Jurerê Internacional, bairro nobre de Florianópolis; veja como se proteger de golpe

Por Breno Damascena

Uma fraude envolvendo a invasão digital de uma conta no portal Gov.br, plataforma do governo federal que reúne serviços públicos, e a negociação de propriedades de luxo adquiridas de forma criminosa na praia de Jurerê Internacional, bairro nobre de Florianópolis, causou um prejuízo estimado pela Polícia Civil de Santa Catarina (PCSC) em R\$ 12 milhões.

Segundo as investigações, o grupo de criminosos teve acesso ao login Gov.br da vítima e, por meio da ferramenta de assinatura digital, incluiu o proprietário do terreno como sócio de uma empresa transportadora sediada no Ceará (CE). Depois disso, o terreno foi integralizado ao capital social da companhia e vendido rapidamente a terceiros por valores abaixo do preço de mercado. Os investigadores identificaram que o grupo negociou, ao todo, cinco propriedades de luxo.



A PCSC desarticulou a associação criminosa após cumprir 18 mandados de busca e apreensão domiciliar e dez de prisão temporária em sete municípios.

Fraude envolveu transferência de terrenos em Jurerê Internacional por meio de acesso à plataforma Gov.br da vítima Foto: Anderson Coelho/Estadão

Procurada pelo Estadão, a PCSC não comunicou como os criminosos conseguiram entrar no Gov.br da vítima, mas, segundo especialistas, o caminho mais provável é o comprometimento de



credenciais. Em nota, o Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) afirmou que não há registros de invasões ou de vazamentos na plataforma Gov.br (leia mais abaixo).

De acordo com Carlos Tatara, diretor de tecnologia da empresa de autenticação digital e criptografia Bry, não houve hackeamento da plataforma. “As credenciais foram obtidas de forma fraudulenta”, afirma o executivo.

“Existem vários mecanismos de comprometimento, desde o phishing, em que a vítima recebe um link fraudulento, até engenharia social, em que o criminoso se relaciona com a vítima para convencê-la a compartilhar informações confidenciais”, comenta Tatara.

A outra estratégia do grupo criminoso para ter acesso ao imóvel consistia em usar procurações falsificadas, supostamente emitidas por cartórios do Ceará, para lavrar escrituras públicas e concretizar as vendas. Tudo isso sem conhecimento das vítimas.

“O grupo atuava de forma estruturada, utilizando invasões digitais com uso indevido de assinaturas eletrônicas e falsificação de documentos para transferir e vender imóveis sem o conhecimento dos proprietários”, explicou Osmar Carraro, delegado da PCSC, em nota no portal de notícias do governo federal.

Segundo a polícia, após a venda, o dinheiro era dividido em diversas contas bancárias. “As investigações seguem em andamento para identificação de outros envolvidos e recuperação de ativos”, diz.

Os mandados foram cumpridos em Boa Vista (RR), Brejo de Areia (MA), Caucaia (CE), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Goiânia (GO) e Trindade (GO). Os investigados responderão pelos crimes de estelionato, associação criminosa e lavagem de dinheiro, cujas penas, quando somadas, podem atingir até 21 anos de reclusão e multa.

Além da PCSC, a Operação Real State contou com a colaboração da Coordenação-Geral de Repressão a Crimes Cibernéticos (Ciberlab), da Diretoria de Inteligência e Operações (Diopi), da Secretaria Nacional de Segurança Pública (Senasp), além da colaboração operacional das Polícias Civis dos estados do Amazonas (AM), do Maranhão (MA), de Goiás (GO) e de Roraima (RR).

Como se proteger de fraudes semelhantes?

Atualmente, o Gov.br tem mais de 176 milhões de usuários. De acordo com Tatara, a plataforma funcionou corretamente do ponto de vista técnico neste incidente.

“O portal permitiu o acesso e a assinatura de documentos porque quem estava operando o sistema e tinha as chaves de acesso corretas, embora tivessem sido obtidas de forma ilícita”, diz. Ele comenta que a plataforma é segura e que o episódio não foi causado por invasão à infraestrutura do governo.

Em vez disso, os criminosos utilizaram logins e senhas válidos, que pertenciam às próprias vítimas. Assim, a solução para não cair em fraudes ou golpes semelhantes envolve tomar algumas precauções, principalmente comportamentais.

- Não compartilhe a sua senha com outras pessoas;
- Não use a senha do Gov.br em outros sites ou serviços que possam ser hackeados;
- Faça upgrade para nível ouro;

“Diferente do nível bronze, que é considerado mais frágil, o nível ouro exige critérios de identificação muito mais restritos, como o batimento de dados biométricos com a base de dados do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) ou demanda o uso de um certificado digital”, explica Tatara.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/06/2026

KEIKO FUJIMORI LIDERA ELEIÇÃO PRESIDENCIAL NO PERU COM 99% DAS URNAS APURADAS

Com 50,09% dos votos válidos, candidata mantém vantagem de cerca de 33 mil votos sobre Roberto Sánchez

Por Redação

Com 99% das atas contabilizadas, Keiko Fujimori aparece à frente na apuração do segundo turno das eleições presidenciais do Peru. Segundo os dados divulgados na noite desta segunda-feira, 15, a candidata de direita soma 50,09% dos votos válidos, contra 49,91% de Roberto Sánchez candidato que representa a esquerda, uma diferença de cerca de 33 mil votos.



A candidata presidencial Keiko Fujimori, do partido Força Popular, acena antes de um debate televisionado com seu rival Roberto Sánchez, do partido Juntos pelo Peru, em Lima, Peru, em 31 de maio de 2026. Foto: Guadalupe Pardo/AP

Keiko acumula 9,12 milhões de votos, enquanto Sánchez registra 9,09 milhões. Apesar da vantagem estreita, a candidata mantém a liderança desde as últimas atualizações da contagem e se aproxima de uma vitória eleitoral marcada pela polarização entre os dois concorrentes.

Segundo a autoridade eleitoral do país, a contagem final “pode levar de duas semanas até o final do mês”, dependendo das observações feitas nas atas de apuração à medida que forem registradas. Os peruanos foram às urnas no início de junho para a escolha do segundo turno.

O mapa da votação revela um país dividido regionalmente. Sánchez obteve vantagem na maior parte dos departamentos do interior, enquanto Keiko concentrou seu desempenho em regiões mais populosas, incluindo Lima, fator que tem sido decisivo para a manutenção de sua liderança na reta final da apuração.

Keiko é filha do ex-ditador Alberto Fujimori, que governou o país entre 1990 e 2000 e foi condenado e preso por crimes contra a humanidade. Já Sánchez é o herdeiro político do ex-presidente Pedro Castillo, que cumpre pena de 11 anos por uma tentativa de golpe de Estado em 2022.

Esta é a quarta candidatura de Keiko à presidência, enquanto para Sánchez é a primeira. O vencedor substituirá o presidente interino José María Balcázar em 28 de julho, para um mandato de cinco anos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/06/2026

GOVERNO LULA EDITOU OU SANCIONOU DEZ MEDIDAS SEM RESPEITAR EXIGÊNCIAS FISCAIS EM 2025, APONTA TCU

Executivo critica avanço de ‘pautas-bomba’ no Congresso, mas, segundo a Corte de Contas, validou dez desonerações com alguma irregularidade no ano passado; Fazenda e Planejamento não se manifestaram

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — Enquanto o governo Lula reage à aprovação de “pautas-bomba” pelo Congresso Nacional e cobra responsabilidade fiscal dos parlamentares, o Executivo editou ou sancionou dez medidas de renúncia de receita em 2025 sem cumprir integralmente as regras que exigem estimativa de impacto, memória de cálculo detalhada e compensação financeira.

De 21 desonerações instituídas no ano passado, dez foram criadas sob irregularidades, segundo o Tribunal de Contas da União (TCU) no julgamento das contas presidenciais de Lula. Procurados, os ministérios da Fazenda e do Planejamento e Orçamento não se manifestaram.



Governo Lula editou ou sancionou dez medidas em 2025 sem respeitar exigências fiscais, aponta TCU
Foto: Wilton Junior/Estadão

Na semana passada, o TCU aprovou as contas de Lula relativas a 2025, mas fez algumas ressalvas, incluindo as desonerações sem respeito aos requisitos legais e constitucionais.

As normas incluem o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten), o Programa Acredita Exportação, a lei que ampliou a destinação do Fundo Social e o Regime Especial de Tributação para Serviços de Datacenter (Redata) entre outros. O TCU vem apontando descumprimento reiterado das regras na aprovação de desonerações desde 2014.

Desonerações instituídas com irregularidades em 2025

Legislação	Medida	Art. 113 do ADCT	Art. 14 da LRF	Dispositivos da LDO 2025	Origem do ato
Lei 15.103/2025	Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten)	Não	Não	Não	Congresso Nacional
Lei 15.164/2025	Ampliação da destinação do Fundo Social	Sim	Sim	Parcial	Congresso Nacional
Lei Complementar 216/2025	Programa Acredita Exportação	Sim	Sim	Parcial	Executivo + Congresso
Medida Provisória 1.314/2025	Disponibilização de linhas de crédito rural	Sim	Sim	Parcial	Executivo
Medida Provisória 1.315/2025	Ampliação do limite de benefício tributário de depreciação acelerada (navios-tanque e embarcações de apoio marítimo)	Sim	Sim	Parcial	Executivo
Medida Provisória 1.318/2025	Regime Especial de Tributação para Serviços de Datacenter- REDATA	Sim	Sim	Parcial	Executivo
Lei 15.269/2025	Novo marco do setor elétrico	Sim	Não	Parcial	Congresso Nacional
Lei Complementar 222/2025	Nova Lei de Incentivo ao Esporte	Não	Não	Não	Congresso Nacional
Lei 15.294/2025	Programa Especial de Sustentabilidade da Indústria Química – PRESIQ	Sim	Sim	Parcial	Congresso Nacional
Decreto 12.799/2025	Crédito presumido de IPI das indústrias automotivas	Sim	Não	Não	Executivo

Tabela: Estadão • Fonte: Tribunal de Contas da União (TCU) • [Obter dados](#)

O TCU analisou três condicionantes:

- cumprimento do artigo 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), que determina estimativa de impactos orçamentário e financeiro;



- respeito ao artigo 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), que exige estimativa de impacto e compensação;
- dispositivos da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), que exigem memória de cálculo detalhada, indicação expressa das medidas compensatórias, definição de metas e objetivos e vigência limitada a cinco anos.

Das dez desonerações com irregularidades em 2025, de acordo com a Corte de Contas, cinco tiveram origem no Congresso Nacional, quatro foram propostas pelo Executivo e uma reuniu Executivo e Congresso na origem. Todas elas, porém, foram editadas ou sancionadas pelo presidente Lula.

Segundo o TCU, o Executivo cometeu irregularidades ao editar atos normativos, sancionar propostas sem sanear vícios relevantes e deixar de adotar as compensações necessárias no momento da implementação dos incentivos.

“Ao editar atos normativos próprios ou sancionar proposições legislativas sem estimativas robustas, sem memórias de cálculo suficientemente detalhadas, sem compensações tempestivas e sem parâmetros adequados de metas e acompanhamento, o Poder Executivo reduz a rastreabilidade do custo fiscal dessas políticas e enfraquece o controle sobre seus efeitos”, diz o relatório do TCU.

Custo das medidas aprovadas vai a R\$ 135,5 bi até 2028

O custo das medidas aprovadas em 2025 foi de R\$ 4,2 bilhões no ano passado e aumentará para R\$ 135,5 bilhões até 2028 - ou seja, a conta maior ficou para o próximo governo.

Os benefícios tributários, financeiros e creditícios somaram R\$ 759 bilhões (o equivalente a 5,98% do PIB) em 2025. O montante equivale a quase três vezes o déficit do governo no ano passado (R\$ 58,7 bilhões) e seria suficiente para cobrir o déficit previdenciário do ano (R\$ 321 bilhões).

“A persistência dessas desconformidades esteve intrinsecamente ligada à atuação do Poder Executivo na edição de atos normativos próprios e na sanção de proposições legislativas sem assegurar, de forma tempestiva e integral, o atendimento das condicionantes fiscais e orçamentárias exigidas”, diz o parecer da Corte de Contas.

Governo aponta nove propostas no Congresso com impacto de R\$ 111 bi ao ano

Na quinta-feira, 11, os ministérios da Fazenda e do Planejamento e Orçamento informaram que nove propostas em tramitação no Congresso Nacional representam, em conjunto, um impacto fiscal estimado em R\$ 111 bilhões por ano para o governo federal.

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, cobrou responsabilidade fiscal na análise dessas medidas, especialmente no projeto que trata da renegociação de dívidas rurais, aprovado pelo Senado.

O governo ameaça vetar as propostas ou recorrer ao Supremo Tribunal Federal (STF), que exigiu a demonstração de impacto e medidas de compensação ao analisar a desoneração da folha salarial e que pode aplicar o mesmo entendimento na análise de outras iniciativas.

“O Supremo tem criado precedentes nesse sentido. É preciso que a gente - todos nós, seja o governo, seja o Congresso -, tenha responsabilidade fiscal com o País”, disse Durigan na última quarta-feira, 10.

Em entrevista ao Estadão/Broadcast, o ministro voltou a cobrar o Congresso. “Sobre pautas-bomba, não acho que a negociação com o Congresso seja ruim — acho natural, eu gosto de fazer interlocução. O meu incômodo é o Congresso aprovar medidas sem o mesmo tipo de exigência formal que o Executivo tem: compatibilidade orçamentária, impacto, indicação de compensação, essas etapas que Tesouro, PGFN (Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional), AGU (Advocacia-geral da União) e áreas técnicas cobram de qualquer proposta do Executivo.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/06/2026

MINERAÇÃO DE URÂNIO CAI E ABERTURA AO SETOR PRIVADO TRAVA NO EXECUTIVO

Minuta de decreto sobre o tema está parada na Casa Civil da Presidência desde fevereiro

Por João Caires (Broadcast)



Entrada de mina de urânio da INB no distrito de Maniaçu, em Caetité, na Bahia Foto: Dida Sampaio/Estadão - 21/08/2015

Uma minuta de decreto considerada estratégica para o futuro da mineração de urânio no Brasil está parada na Casa Civil desde fevereiro, sem previsão para conclusão da análise, segundo apurou a Coluna. Elaborada pelo Ministério de Minas e Energia, a proposta regulamenta a participação da iniciativa privada na exploração do mineral e na produção de combustível nuclear, mudança vista pelo setor como essencial para atrair investimentos,

ampliar a capacidade produtiva das Indústrias Nucleares do Brasil (INB) e reverter o atual declínio da atividade.

Enquanto a regulamentação aguarda definição no Palácio do Planalto, a produção nacional de urânio segue em queda e aumenta a preocupação de empresas, especialistas e parlamentares com o futuro da cadeia nuclear brasileira. Com reservas de 276,8 mil toneladas, o Brasil produziu apenas pouco mais de 5 mil toneladas de urânio desde 1982, quando a estatal INB começou a mineração, no município de Caldas, em Minas Gerais.

Hoje, a mineração da INB se concentra na Bahia e já começa a apresentar comportamento de declínio. A média de extração anual do urânio em 2023 e 2024 foi de 100 toneladas. Já em 2025, o volume teve redução de 25%, atingindo 76 toneladas.

Estatual detém o monopólio

A empresa detém o monopólio sobre a cadeia do mineral no País e afirma que a redução da produção se dá pelo tempo despendido e aos recursos necessários para implementar as adequações exigidas na mudança de fiscalização pela Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) e pela Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN). Não fosse a necessidade de adaptação, a estimativa, afirma a IBN, seria de extração de 112 toneladas.

Já o setor de mineração diz que o declínio se dá pela perda gradual de capacidade nacional na extração e processamento pela falta de recursos financeiros e investimentos. Problema que seria resolvido com a entrada do setor privado na mineração do elemento, essencial para a indústria nuclear, como tratado na minuta em questão. A percepção do setor é que há morosidade no ritmo com que a Casa Civil tem conduzido a análise da questão.

Embora o Brasil tenha reservas de urânio em atividade, fontes do setor ouvidas pela reportagem afirmam que a ausência de novos projetos de mineração, a demora na regulamentação de mudanças consideradas essenciais e a escassez de investimentos têm comprometido o desenvolvimento da cadeia nuclear.

Segundo elas, a INB não dispõe dos recursos necessários para realizar os investimentos bilionários exigidos pela expansão da produção e pela modernização de suas instalações, daí o declínio do setor nacional. Enquanto isso, equipamentos envelhecem sem manutenção adequada, a capacidade de processamento interno diminui e parte das etapas do ciclo do combustível nuclear continua dependente de serviços realizados no exterior.

A redução da capacidade já estaria prejudicando o funcionamento de projetos estratégicos como as Usinas Nucleares de Angra 1 e 2. Há ainda o receio de que a falta de atividade industrial leve à perda de conhecimento técnico acumulado ao longo de décadas. O desafio não estaria apenas na existência das reservas, mas na capacidade de atrair capital, tecnologia e infraestrutura para transformá-las em produção efetiva.

Casa Civil nega demora

Procurada, a Casa Civil negou haver morosidade na tramitação da proposta e afirmou que o tema está inserido em um debate mais amplo conduzido pelo governo federal sobre minerais estratégicos. Segundo a Pasta, a proposta relacionada ao setor de urânio segue em discussão entre áreas técnicas do governo, em articulação com o Ministério de Minas e Energia.

“O tema está inserido em um debate mais amplo conduzido pelo governo federal sobre minerais estratégicos. Não procede, portanto, a interpretação de morosidade por parte da Casa Civil na apreciação do assunto. Medidas dessa natureza envolvem coordenação entre órgãos do governo e avaliação de aspectos regulatórios, econômicos e estratégicos do setor nuclear.”

Já a secretária nacional de Geologia, Mineração e Transformação Mineral, Ana Paula Bittencourt, afirmou à reportagem que o tema, de fato, está na agenda do governo como uma questão estratégica, em especial no que diz respeito à governança sobre a mineração, mas que não há avanço na questão.

“Precisamos falar, está na agenda de governo, principalmente a questão de governança. Mas por enquanto não há avanço”, disse.

Congresso na jogada

O deputado Júlio Lopes (PP-RJ), que preside a Frente Parlamentar da Tecnologia e Atividades Nucleares (FPN), afirma que a tramitação perdeu “muito” o ritmo após o envio do texto à Casa Civil. Ele tenta conversar com a ministra Miriam Belchior na esperança de conscientizá-la da importância que a minuta tem para o setor nuclear e mesmo para a retomada da construção de Angra 3.

“Conversei com o governo e me disseram que estão finalizando a medida para reestruturar o setor. Ainda assim, que firmar uma data para apresentação do conteúdo ainda é meio complicado, mas que estão trabalhando nisso. Agora, é o conjunto do governo. Eu acho a Miriam mais efetiva e mais pragmática e acredito que alinhar com ela vai, em algum momento, acelerar isso.”

Ainda assim, os congressistas veem movimentos do governo para evitar que o tema saia de sua responsabilidade e seja definido diretamente no Congresso. Durante a elaboração do parecer do projeto dos minerais críticos, o deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP) chegou a estudar a inclusão de dispositivos voltados ao urânio, mas retirou os trechos após pedidos do governo federal.

“Eu até havia preparado uma referência, pelo papel crítico e estratégico que tem o urânio, mas o governo me disse que está preparando uma proposta concentrada nesse assunto, na questão de exploração e processamento”, afirmou o relator.

Setor nuclear vê letargia

Representantes do setor nuclear também avaliam que há lentidão na regulamentação da nova legislação. O presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento de Atividades Nucleares (ABDAN), Celso Cunha, afirmou que a regulamentação preparada pelo MME segue sem avanços desde que foi encaminhada ao Palácio do Planalto.

“Esse novo marco precisa de regulamentação. Ela foi montada pelo Ministério de Minas e Energia, encaminhada para a Casa Civil e está parada lá”, disse.

Segundo Cunha, o governo tem priorizado discussões relacionadas a minerais críticos e iniciativas específicas do setor nuclear, como pequenos reatores modulares (SMRs), combustível irradiado e rejeitos nucleares, mas sem avançar em uma reformulação mais ampla do marco regulatório.

Na mesma linha, o diretor-presidente da ANSN, Ricardo Fraga, confirmou a existência de uma minuta de decreto em discussão reservada no Executivo e afirmou que a proposta abre caminho para a participação privada na exploração de urânio. “Há mesmo essa minuta de decreto sendo discutida de maneira muito reservada”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/06/2026

CHINA: VENDAS NO VAREJO CAEM PELA PRIMEIRA VEZ EM 4 ANOS

Queda de 0,6% no setor é explicada pelo ‘cenário internacional instável’ e pelas ‘altas temperaturas e fortes chuvas’

Por Redação

As vendas do comércio varejista chinês caíram pela primeira vez desde dezembro de 2022, de acordo com dados oficiais divulgados nesta terça-feira, 16. Anúncio acontece enquanto o gigante asiático continua enfrentando um consumo interno fraco.

Em maio, as vendas caíram 0,6% em relação ao mesmo período do ano anterior, informou o Departamento Nacional de Estatísticas (DNE), após um leve aumento de 0,2% em abril.

A economia chinesa enfrenta dificuldades devido ao fraco consumo das famílias, que ainda não se recuperou da pandemia da covid-19, apesar de um aumento recorde nas exportações.



A produção industrial, no entanto, apresentou melhora em maio, com um aumento de 4,5% em relação ao mesmo período de 2025. Foto: China OUT via AFP

A China projetou um crescimento entre 4,5% e 5% para este ano. No entanto, o forte aumento nos custos de energia e a incerteza causada pela guerra no Oriente Médio têm dificultado o alcance da meta.

Segundo a pasta, as vendas foram afetadas por um “cenário internacional complexo e instável” e pelas

“altas temperaturas e fortes chuvas no país que interromperam a oferta e a demanda do mercado”.

Por outro lado, a produção industrial apresentou melhora em maio, com um aumento de 4,5% em relação ao mesmo período do ano anterior.

A marca representa um crescimento em relação aos 4,1% de abril, a taxa de crescimento mais lenta em quase três anos. /AFP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/06/2026

OPINIÃO - CORREDOR RORAIMA-GUIANA CRIA ATALHO AO CANAL DO PANAMÁ

Projeto representa ganho de competitividade, previsibilidade e melhor captura de preços

Por José Vicente Caixeta Filho

A soja que sai de Boa Vista leva cerca de 14 dias — via Manaus e o Rio Amazonas — para atingir o Canal do Panamá. A mesma carga, pelo novo corredor, pode completar o percurso em apenas cinco dias. Em mercados de commodities, essa diferença representa ganho direto de competitividade, com menor capital imobilizado, maior previsibilidade e melhor captura de preços.

Para dimensionar o ganho, basta comparar as rotas. Hoje, a trajetória convencional desse eixo roraimense contabiliza mais de 4 mil quilômetros — combinando asfalto, rio e mar. Com o corredor pela Guiana, o percurso total por terra até Georgetown é de aproximadamente 700 quilômetros, com acesso ao Oceano Atlântico e, a partir daí, ao Canal do Panamá.



O Canal do Panamá é um dos pontos-chave para o comércio internacional Foto: Adobe Stock

O corredor Boa Vista–Georgetown começa pela rodovia BR-401 em direção a Bonfim, na fronteira com a Guiana. De lá, a ponte sobre o Rio Takutu conecta a malha rodoviária guianense por meio de Lethem e do corredor Linden–Georgetown.

Oportunidades abertas pelo novo corredor não se limitam a encurtar o caminho da soja brasileira para o mundo. Trata-se de uma rota de mão dupla, que, além de reduzir o custo de exportação para cargas diversas — abrindo uma fronteira regional de exportação para a Guiana — barateia a importação de insumos, tais como fertilizantes e calcário.

Na logística de commodities, o tempo afeta diretamente a lucratividade. Prazos de trânsito mais curtos reduzem custos financeiros, aumentam a previsibilidade e ampliam a capacidade de aproveitar janelas de mercado favoráveis. Os ganhos em capital de giro podem fortalecer as margens operacionais dos produtores.

Em meio a um ciclo acelerado de expansão impulsionado pelo petróleo, a Guiana se consolida como um mercado consumidor dinâmico, podendo ampliar a participação de exportadores nacionais de outros segmentos. Até a descoberta de reservas em 2015, o país figurava entre os mais pobres da América do Sul; hoje, apresenta um PIB per capita de cerca de US\$ 30 mil, praticamente três vezes superior ao brasileiro.

Para a viabilização do projeto, a agenda exige três frentes: concluir a pavimentação e pontes no lado guianense; ampliar a armazenagem em Roraima; estruturar uma governança aduaneira eficiente. A dependência de relações diplomáticas estáveis com a Guiana — e a instabilidade da rota via Venezuela — reforça o caráter geopolítico da iniciativa.

Transformar Roraima em um novo portal logístico brasileiro não é apenas uma agenda de infraestrutura. É uma escolha estratégica sobre o papel do Brasil nas cadeias globais. O corredor existe. Falta, como sempre, a decisão de executar.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 16/06/2026

Resultados mostram que economia chinesa enfrenta dificuldades apesar de o país estar se beneficiando de um aumento das exportações puxada pela inteligência artificial

Por Bloomberg



Os gastos dos consumidores e os investimentos na China caíram para níveis não vistos desde a pandemia de covid-19, expondo riscos para a economia, mesmo em um momento em que o país se beneficia do forte desempenho das exportações e da redução das tensões no Oriente Médio.

Porto chinês em Yangshan: força das exportações mantém economia em alta — Foto: Bloomberg

As vendas no varejo caíram 0,6% em maio em relação ao mesmo período do ano anterior, uma queda pior do que o previsto por analistas e marcando o primeiro recuo desde a reabertura da economia após os "lockdowns" para conter a covid-19.

Já os preços dos imóveis recuaram em ritmo mais acelerado em maio, enquanto o investimento em ativos fixos encolheu 4,1% nos cinco primeiros meses do ano, na comparação atual, desempenho também pior do que o esperado, segundo os dados divulgados nesta terça-feira pelo Escritório Nacional de Estatísticas da China.

Em contraste com a fraqueza da demanda, a produção industrial avançou 4,5%, acima dos 4,1% registrados em abril e ligeiramente melhor do que o previsto. A taxa de desemprego urbano medida pela pesquisa oficial recuou para 5,1%. "Embora existam focos de força nos setores de tecnologia e nas indústrias ligadas às exportações, a economia como um todo ainda enfrenta dificuldades", afirmou Lynn Song, economista-chefe para a Grande China do ING Bank NV. "Isso pode acabar aumentando a pressão sobre o governo para afrouxar as medidas econômicas."

Um boom das exportações impulsionado pela inteligência artificial está se tornando uma nova fonte de desequilíbrio econômico na China, elevando a produção ao mesmo tempo em que os gastos dos consumidores domésticos permanecem enfraquecidos pelo peso da crise imobiliária e pela fragilidade do mercado de trabalho.

Mas, sem uma demanda interna mais forte, a economia corre o risco de enfrentar uma desaceleração mais profunda, mesmo que o acordo entre Estados Unidos e Irã para reabrir o Estreito de Ormuz traga a perspectiva de estabilizar o transporte marítimo global e os preços da energia.

A retração das vendas no varejo e dos investimentos, pior do que o esperado, também reacendeu questionamentos sobre a precisão desses indicadores para medir a saúde mais ampla da economia.

Segundo Yu Song, economista-chefe para a China do UBS Securities, o índice de produção de serviços, que avançou ligeiramente para 4,4% em maio na comparação anual, apresenta correlação mais forte com o comportamento do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do que as vendas no varejo, compostas principalmente por bens.

Song acrescentou que inconsistências nos dados de investimento em ativos fixos, evidenciadas desde o ano passado, podem estar exagerando a percepção de fraqueza da economia.

"Os dados do PIB do segundo trimestre parecem fracos, mas não tão fracos quanto se poderia imaginar a partir dos números de abril", disse Song à Bloomberg Television.

Alguns analistas estimaram crescimento próximo de 4% em abril, abaixo da meta oficial do governo para o ano inteiro, entre 4,5% e 5%.

Dentro do conjunto dos investimentos, os gastos de capital do setor privado despencaram 7,1% nos cinco primeiros meses de 2026 em relação ao mesmo período do ano anterior, o pior desempenho desde 2020. Os investimentos na indústria de transformação recuaram pela primeira vez em seis anos.



Estão surgindo mais evidências de uma divergência crescente na economia. Os investimentos em setores de alta tecnologia avançaram 4,5%, enquanto os gastos de capital de fabricantes de semicondutores e baterias de lítio aumentaram 11% e 25%, respectivamente.

O porta-voz do Escritório Nacional de Estatísticas, Fu Linghui, atribuiu a queda dos investimentos e das vendas no varejo a fatores como as fortes chuvas. Ele também apontou o elevado nível de gastos do ano passado, impulsionado por subsídios, além da transição da economia para novas fontes de crescimento.

"Desde o segundo trimestre, alguns indicadores econômicos desaceleraram devido às mudanças complexas no ambiente global e aos ajustes estruturais da economia doméstica", afirmou Fu durante uma coletiva em Pequim. "Algumas empresas enfrentam dificuldades. Mas, observando a tendência geral, o impulso da economia permanece, de modo geral, estável."

Entre as vendas no varejo, os bens de maior valor lideraram a retração. As compras de automóveis, que representam cerca de 8% do indicador total, despencaram 16% em maio na comparação anual. Excluindo os automóveis, as vendas no varejo cresceram 1,1% no mês.

As vendas de eletrodomésticos, assim como de materiais de construção e decoração, também registraram retração em ritmo de dois dígitos.

A aceleração da queda dos preços dos imóveis no mês passado não é um bom sinal para a confiança dos consumidores. Tanto os imóveis novos quanto os usados sofreram desvalorização em ritmo mais intenso do que em abril.

Quaisquer sinais de melhora no mercado imobiliário permanecem restritos às maiores cidades, em parte graças ao aumento da renda associado ao boom global dos investimentos em inteligência artificial.

Uma análise detalhada dos dados da produção industrial mostrou uma divergência crescente entre a manufatura avançada e os demais segmentos da economia.

A manufatura de alta tecnologia registrou expansão de 15% em valor agregado em maio, na comparação anual, acelerando em relação aos 13% de abril. A indústria eletrônica viu sua produção saltar 17%, impulsionada pela forte demanda por produtos e equipamentos relacionados à inteligência artificial.

O "boom" de crescimento das exportações neste ano ainda tem sido suficiente para impedir que a economia chinesa desacelere de forma mais acentuada. Um superciclo global de investimentos em inteligência artificial está elevando os preços e a demanda por equipamentos produzidos pela maior potência manufatureira do mundo.

As exportações chinesas dispararam em maio, registrando o ritmo mais forte dos últimos três meses. Chips e computadores responderam por cerca de metade do crescimento tanto das exportações quanto das importações, enquanto as vendas externas de semicondutores saltaram 111%.

A estabilização das relações comerciais com os Estados Unidos, reforçada pela visita do presidente Donald Trump a Pequim, fortalece ainda mais as perspectivas para a economia chinesa. As autoridades chinesas parecem ter adotado uma postura de esperar para ver diante do crescimento em duas velocidades da economia, depois que as tentativas de incentivar o consumo produziram resultados apenas temporários.

O governo reduziu os gastos públicos em março e abril à medida que as emissões de títulos desaceleraram. As autoridades provavelmente se mostraram satisfeitas com o desempenho do PIB no primeiro trimestre — quando a economia cresceu 5% — embora economistas também apontem para uma possível escassez de projetos aptos a receber investimentos.

"A demanda doméstica ainda precisa de impulso por meio de uma política monetária mais frouxa e de uma política fiscal proativa", afirmou Allen Ding, economista-chefe do China Citic Bank International. "Há uma grande probabilidade de cortes nas taxas de juros e no compulsório bancário, além de aumento dos gastos fiscais no segundo semestre, caso os preços do petróleo voltem a cair."

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/06/2026

NAVIO RUSSO DISPARA TIROS DE ADVERTÊNCIA CONTRA IATE DO REINO UNIDO

Episódio ocorreu dias após o Reino Unido apreender petroleiro ligado à Rússia, na primeira operação de forças britânicas contra embarcação sancionada desde o início da guerra na Ucrânia

Por Valor, com agências — São Paulo



O HMS Mersey, da Marinha Real Britânica — Foto: Royal Navy/REUTERS

O Ministério da Defesa do Reino Unido disse, nesta terça-feira (16), estar investigando relatos de que uma fragata da Rússia, a Admiral Grigorovich, disparou tiros de advertência a menos de 500 metros de um iate britânico que navegava no Canal da Mancha, próximo ao sul da Ilha de Wight. "Estamos investigando relatos de um incidente no Canal da Mancha", disse a pasta.

Segundo reportagem do jornal britânico The Guardian, não houve nenhum ferido ou dano relatado pela embarcação de lazer, que continuou sua viagem. Além disso, um navio de patrulha do HMS Tyne visitou o iate para obter detalhes e verificar se a tripulação estava em segurança.

O episódio ocorreu poucos dias após o Reino Unido apreender, na costa da Ilha de Wight, o petroleiro Smyrtos, ligado à Rússia, na primeira operação liderada por forças britânicas contra uma embarcação sancionada desde o início da guerra na Ucrânia.

De acordo com fontes da Defesa ouvidas pelo jornal, os disparos da Admiral Grigorovich foram lançados depois que o iate britânico se aproximou além do limite de 12 milhas (cerca de 22 quilômetros) das águas territoriais britânicas e também após a falta de respostas para um aviso emitido pela fragata russa.

Elas enfatizaram, por outro lado, que se trata de um incidente isolado, sem relação com a interceptação britânica do Smyrtos, uma vez que os tiros não foram direcionados ao iate.

O parlamentar conservador James Cartlidge, por sua vez, classificou o caso como "muito preocupante" e disse que o Reino Unido "não deve ter dúvidas de que a Rússia representa uma ameaça direta".

Na mesma linha, o porta-voz de Defesa do Partido Liberal Democrata, James MacClearly, considerou os relatos dos tiros "profundamente preocupantes". "A Rússia está literalmente à nossa porta. A agressão e a intimidação em nossas águas não devem ser toleradas", afirmou.

Apesar de disparos de advertência serem frequentemente considerados uma prática legítima para impedir a aproximação de outras embarcações, episódios envolvendo disparos no mar são extremamente raros em tempos de paz. Não há informação sobre a última vez que um incidente desse tipo ocorreu no Canal da Mancha.

Conforme o Guardian, a fragata russa tem escoltado regularmente embarcações da frota paralela russa no Canal da Mancha e no Mar do Norte. Nesta terça-feira, porém, não estava claro para a Marinha britânica se a Admiral Grigorovich estava totalmente no controle de seus movimentos, o que

levou a especulações de que ela poderia ter sofrido algum tipo de falha mecânica ou dificuldade no mar.

Quando navega perto de águas britânicas, a embarcação costuma ser acompanhada por navios da Marinha Real. Desta vez, a fragata estava sendo monitorada pelo HMS Mersey, outro navio de patrulha offshore do Reino Unido.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/06/2026

EUA USAM TÁTICA IRANIANA DE CONTRABANDO PARA RETIRAR PETRÓLEO DO GOLFO

Helicóptero abatido pelo Irã em 9 de junho participava de missão de transferência entre navios-tanque; pelo menos 116 embarcações já usaram método

Por Jonathan Saul, Dmitry Zhdannikov e Edward Carron, Em Reuters — Dubai



Navio-tanque Luojiashan ancorado em Muscat, capital do Omã — Foto: Benoît Tessier/REUTERS

Os militares dos Estados Unidos supervisionaram dezenas de transferências secretas de petróleo entre navios para manter o fluxo das exportações de energia do Golfo Pérsico, utilizando drones aéreos e marítimos, além de helicópteros, em uma operação destinada a orientar comboios até petroleiros que aguardavam para receber a carga.

A operação, realizada na região próxima ao Estreito de Ormuz, emprega uma técnica de transbordo há muito utilizada pelo Irã para contornar sanções.

Onze pessoas familiarizadas com a operação identificaram dois locais específicos onde ocorrem as transferências: um na costa de Fujairah, nos Emirados Árabes Unidos, e outro próximo ao porto de Sohar, em Omã.

A operação começou no início de maio e pelo menos 116 navios participaram das transferências, de acordo com dados de navegação e imagens de satélite analisados pela Reuters.

Ainda na manhã desta terça-feira, 12 pares de navios podiam ser vistos lado a lado no Golfo de Omã: oito próximos à costa de Sohar e quatro perto de Fujairah, segundo imagens de satélite analisadas pela Reuters. Em 11 de junho, quando a atividade aparentemente atingiu seu pico, 17 pares de navios realizavam transferências simultâneas nos dois locais.

Um helicóptero Apache abatido pelo Irã em 9 de junho, incidente que desencadeou bombardeios retaliatórios dos EUA, participava da missão, segundo quatro fontes, incluindo um ex-funcionário americano com conhecimento do ataque. Utilizando imagens de satélite, a Reuters contou seis pares de petroleiros agrupados em uma pequena área próxima ao porto de Sohar no dia em que o Apache foi derrubado.

A Reuters não conseguiu confirmar qual era exatamente o papel do Apache na operação. Em resposta a perguntas da agência, um funcionário da Defesa dos EUA afirmou que nenhuma força do Comando Central (Centcom) participa de uma operação marítima de transferência de petróleo entre navios. Autoridades americanas disseram que os dois tripulantes da aeronave foram resgatados por um barco-drone.

A dimensão dessas transferências, o modo como funcionam e o papel do Apache na operação nunca haviam sido relatados anteriormente. A Casa Branca encaminhou as perguntas ao Centcom. O governo iraniano não respondeu aos pedidos de comentário sobre a operação.



Um helicóptero AH-64E Apache do Exército dos EUA que participará de um próximo desfile militar em comemoração ao 250º aniversário do Exército e coincidindo com o 79º aniversário de Donald Trump — Foto: Mark Schiefelbein/AP Photo

No limite da área iraniana

Os dois pontos onde ocorrem as transferências, localizados no Golfo de Omã, próximo à saída do Estreito de Ormuz, ficam perto dos limites definidos pela Autoridade do Estreito do Golfo Pérsico, um novo órgão iraniano criado para administrar o estreito. Navios que não cumprirem as ordens do Irã correm risco de sofrer ataques de drones e mísseis da Guarda Revolucionária Islâmica.

O próprio porto de Fujairah foi alvo repetido de ataques iranianos durante o período em que essa operação liderada pelos EUA esteve em andamento. No último fim de semana, segundo a empresa britânica de gestão de riscos marítimos Vanguard, um “projétil de origem desconhecida” atingiu um petroleiro na costa de Omã.



Petroleiro Al-Sami após ataque iraniano — Foto: Kuwait Petroleum Corporation/Reuters

A empresa informou que a tripulação estava segura e que o impacto provocou algum vazamento da carga, mas sem danos ambientais. Não foi especificado se o navio participava de uma transferência entre embarcações.

O Irã respondeu à guerra entre EUA e Israel fechando efetivamente o Estreito de Ormuz, por onde normalmente passa cerca de um quinto do consumo mundial de petróleo. Isso provocou a maior interrupção no fornecimento global de

energia da história e impulsionou a inflação em diversas partes do mundo.

As transferências entre navios, embora arriscadas e ineficientes, parecem fazer parte dos esforços do governo Trump para restaurar os fluxos normais de petróleo provenientes do Golfo. O presidente dos EUA, Donald Trump, afirmou que o Estreito de Ormuz seria reaberto na sexta sob um acordo de paz com o Irã anunciado nesta semana, embora os detalhes permaneçam vagos. A Reuters não conseguiu determinar se esse acordo afetou as transferências.

Uma investigação da Reuters publicada em 20 de maio revelou que o Irã estabeleceu seu próprio sistema para conduzir embarcações pelo lado oposto do estreito, envolvendo postos de controle em ilhas, acordos diplomáticos e, em alguns casos, cobrança de taxas.

Partidas escalonadas

As operações americanas de transferência são totalmente controladas pelos militares dos EUA, segundo oito fontes, incluindo uma empresa de segurança privada envolvida nas transferências.

Os petroleiros devem navegar até um ponto de encontro antes de chegar ao estreito e partir em intervalos escalonados para manter uma distância de aproximadamente 3.000 a 4.000 metros entre si, segundo uma das fontes e imagens de satélite. Seus transponders permanecem desligados e as luzes reduzidas, segundo quatro fontes.

Uma série de pontos de controle permite aos militares dos EUA monitorar o progresso dos petroleiros designados, mas os americanos “obviamente observam você o tempo todo”, disse uma das fontes.

Ao atravessarem o estreito, logo além de uma zona delimitada pelo Irã como sob seu controle, os petroleiros aproximam-se dos navios receptores — muitos deles superpetroleiros do tipo VLCC — para iniciar a transferência de petróleo. Essas operações levam entre 24 e 40 horas para serem concluídas. Os navios esvaziados retornam pelo estreito, enquanto os VLCCs carregados seguem viagem.

O que torna essa operação possível é a existência de algumas empresas dispostas a navegar pelo estreito para entregar petróleo aos petroleiros em espera, apesar do bloqueio iraniano. Mas a operação é arriscada.

“Você simplesmente não sabe quando o Irã pode decidir começar a usar drones ou até lanchas armadas para impedir que esses navios transitem pelo estreito”, disse Noam Raydan, pesquisador sênior do Washington Institute especializado em riscos marítimos e que analisou as conclusões da Reuters.

A técnica de transferência entre navios é utilizada há anos pelo Irã para contornar sanções, pois dificulta a identificação da origem do petróleo. Os iranianos normalmente operam apenas um par de navios por vez, tanto para evitar detecção quanto porque suas exportações antes da guerra eram relativamente pequenas. Já a operação liderada pelos EUA envolve transferências em massa, proporcionando maior proteção aos produtores do Golfo contra possíveis represálias iranianas.

A Reuters analisou mais de uma dúzia de imagens de satélite obtidas entre 2 de maio e 11 de junho mostrando transferências envolvendo frotas estatais de petroleiros do Golfo e embarcações internacionais que recebiam o petróleo. Dados de navegação da LSEG e da Kpler mostraram encontros repetidos entre navios na região durante o mesmo período.

Com base nas imagens até 11 de junho, a Reuters calculou que pelo menos 90 milhões de barris de petróleo bruto e derivados podem ter sido movimentados pela rede marítima desde o início de maio.

Mesmo assim, esses volumes continuam pequenos quando comparados à média pré-guerra de aproximadamente 20 milhões de barris por dia que atravessavam o estreito.

“À medida que as antigas regras enfraquecem, é irônico que os EUA estejam agora adotando práticas usadas por China, Rússia, Coreia do Norte e até mesmo pelo Irã, cujas chamadas ‘frotas fantasmas’ foram pioneiras nessas técnicas precisamente para evitar sanções dos EUA e da ONU”, escreveu Michael Froman, presidente do Council on Foreign Relations, em uma nota divulgada na sexta (12).

Seis fontes com conhecimento direto da operação disseram que os EUA apoiam as embarcações participantes por meio de vigilância aérea, verificação de conformidade regulatória e monitoramento, em vez de escolta naval. A Reuters não encontrou indícios de envolvimento direto de militares norte-americanos nas transferências em si.

Através do estreito

O lado receptor da operação é dominado por operadores internacionais de petroleiros, segundo análise dos registros de navegação. Uma dessas empresas, a grega Dynacom Tankers Management, já havia mencionado seus esforços para encontrar formas criativas de transportar petróleo através do estreito desde o início da guerra em 28 de fevereiro.

“A liberdade de navegação é essencial e ninguém pode impor pedágios ou qualquer outro ônus”, declarou George Procopiou, fundador da Dynacom, durante uma conferência marítima da Capital Link em Atenas, em 1º de junho.



“Estamos aqui para servir, e a Grécia tem a tradição de romper bloqueios desde a Antiguidade. Não quero entrar em mais detalhes, mas acredito que as pistas são suficientes para entender o que quero dizer”, acrescentou Procopiou.

A Dynacom não respondeu imediatamente ao pedido de comentários sobre a operação americana. Outra fonte do setor marítimo afirmou, contudo, que o novo sistema também cria riscos para a indústria.

“Há escassez de dados confiáveis”, disse a fonte. Como os transponders usados para comunicar a localização dos navios permanecem desligados e as empresas não reportam suas posições pelos canais habituais, aumenta o risco de colisões entre embarcações que navegam à noite, sem luzes e em velocidades que dificultam manobras rápidas.

Quatro fontes familiarizadas com o sistema afirmaram que operadores interessados em participar precisam passar por um processo de conformidade antes de receber janelas de trânsito. Esse processo inclui o envio de informações ao escritório de Cooperação e Orientação Naval para o Tráfego Marítimo da Marinha dos EUA, no Bahrein.

Documentos preliminares analisados pela Reuters exigiam histórico completo de rastreamento geoespacial, divulgação dos proprietários beneficiários, documentação da carga e autorização para testes da carga.

Se aprovados, os navios recebem janelas de trânsito específicas e permanecem em contato com o escritório militar americano no Bahrein durante toda a viagem.

As exportações dos Emirados Árabes Unidos representam uma parcela significativa da operação, segundo registros marítimos analisados pela Reuters. Seis fontes disseram que a companhia estatal ADNOC está entre os participantes mais ativos.

A Kuwait Oil Tanker Co. também tem desempenhado papel relevante. Cerca de 2,3 milhões de barris de petróleo bruto foram transferidos de um de seus navios na costa de Sohar em 6 de junho, um dos dias mais movimentados da operação. O navio receptor, Sea Ruby, foi visto cinco dias depois na costa sudoeste da Índia, a caminho da China, onde a carga deveria ser descarregada.

O governo dos Emirados Árabes Unidos, a ADNOC e a Kuwait Oil Tanker Company não responderam aos pedidos de comentário. “Não vejo uma solução permanente em tudo isso”, concluiu Raydan. “Esta é uma solução temporária para tempos excepcionais.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 16/06/2026

EMPRESÁRIO BRASILEIRO CRIA DO ZERO UMA OPERAÇÃO LOGÍSTICA NACIONAL COM BASE EM EXPERIÊNCIA ACUMULADA EM MAIS DE TRÊS DÉCADAS

Fundador da Ecolog construiu uma empresa especializada em transporte para importação e exportação após décadas de atenção prática em diferentes etapas da cadeia logística

Por PressWorks — São Paulo

O empresário brasileiro Paulo Pena vem experimentando os resultados da sua experiência e vontade de empreender, depois de três décadas de experiência no setor de logística. O empreendedor fundou há dez anos a Ecolog, empresa especializada em transporte de cargas para operações de importação e exportação, e hoje já conta com 60 colaboradores diretos e indiretos.

Sua história profissional começou em 1993, quando recebeu o convite de um amigo para trabalhar em uma transportadora na Baixada Santista. Na época, ainda buscava uma profissão e encontrou no transporte uma oportunidade de desenvolvimento.



Paulo Pena é fundador da Ecolog — Foto: Divulgação

Os primeiros passos foram longe dos escritórios e das decisões estratégicas. "Eu atuava na vistoria de contêineres, ou seja, minha responsabilidade era verificar as condições das unidades que transportariam cargas destinadas ao mercado internacional. Confesso que não gostava", revela ele. Mas apesar de não considerar aquele o serviço mais interessante do mundo, essa rotina operacional despertou nele o interesse pela complexidade da cadeia logística.

"Eu comecei entendendo uma pequena parte do processo. Aos poucos, fui percebendo a dimensão do que acontece por trás de cada operação de comércio exterior, desde a origem da carga até sua entrega no destino final",

afirma Pena.

Ao longo dos anos, o empresário passou por diferentes empresas do setor, acumulando experiência em transporte rodoviário, operações portuárias e atendimento a exportadores e importadores. Cada nova posição ampliava sua visão sobre o mercado e fortalecia a convicção de que era possível construir um modelo de negócio próprio.

A decisão de empreender veio após anos de atuação no segmento e da percepção de que já possuía conhecimento suficiente para desenvolver uma operação alinhada à sua visão de gestão e atendimento ao cliente.

"Chega um momento em que a experiência acumulada mostra que você está preparado para assumir a responsabilidade pelo próprio negócio", diz.

Segundo ele, a Ecolog nasceu da revolta de não receber reconhecimento condizente com seu conhecimento no setor. "Eu queria mais e entendi que só poderia entregar o melhor para meus clientes se abrisse minha própria empresa", reflete Pena. Hoje, sua companhia atende operações em todos os portos brasileiros, além de aeroportos e centros logísticos em diferentes regiões do país.

A Ecolog é especializada no transporte de contêineres de importação e exportação, conectando portos, terminais alfandegados, centros de distribuição e clientes finais. Além do transporte rodoviário, a empresa também atua como Operadora de Transporte Multimodal (OTM), coordenando operações que envolvem diferentes modais logísticos.

Entre os diferenciais da empresa está a habilitação para transporte sob Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA), autorização concedida pela Receita Federal a transportadoras que atendem requisitos rigorosos de regularidade fiscal e operacional. A certificação permite a movimentação de cargas ainda não nacionalizadas entre recintos alfandegados, uma atividade estratégica para operações de comércio exterior.

Ao longo da trajetória, Pena acompanhou as transformações do setor logístico brasileiro, desde processos predominantemente manuais até a crescente digitalização das operações. Mesmo diante das mudanças tecnológicas, acredita que alguns fatores permanecem indispensáveis para o sucesso de qualquer negócio.

"Tecnologia é importante, mas relacionamento, credibilidade e compromisso com o cliente continuam sendo fundamentais. As pessoas confiam em quem entrega o que promete", afirma.

O empresário vê sua história como um exemplo de como conhecimento técnico, persistência e visão de longo prazo podem transformar experiência prática em um negócio consolidado. "Continuo aprendendo todos os dias, mas com a certeza de que valeu a pena acreditar no projeto e seguir em frente", conclui ele.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 16/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - REGULAMENTOS DO IBS E DA CBS: NOVAS REGRAS DE RESSARCIMENTO E IMPACTOS NA INDÚSTRIA DE O&G

Por Janssen Murayama Opinião 16/06/2026 - 17:27



A Reforma Tributária do Consumo trouxe mudanças estruturais relevantes para a indústria de óleo e gás, especialmente em razão da adoção de uma base ampla de incidência tributária, e uma delas é justamente a incidência do IBS e da CBS sobre o afretamento de embarcações.

O art. 4º da LC nº 214/2025 estabelece que o IBS e a CBS incidem sobre todas as operações onerosas com bens e serviços, sendo irrelevantes o título jurídico utilizado pelas partes, a natureza jurídica da operação e a forma do negócio

jurídico.

Como se sabe, boa parte das discussões atuais envolvendo ISS e ICMS decorre justamente da tentativa de enquadrar – ou não enquadrar – determinadas operações como circulação de mercadoria, prestação de serviço, cessão de direito ou simples locação de bem móvel.

Historicamente, essas discussões foram construídas a partir da antiga dicotomia entre obrigação de dar e obrigação de fazer. Com a Reforma Tributária, contudo, há uma clara superação dessa lógica, já que o IBS e a CBS passam a adotar uma base ampla de incidência, abrangendo operações com bens, serviços e direitos, inclusive cessões onerosas de ativos.

Na prática, haverá incidência do IBS e da CBS sobre contratos típicos da indústria offshore, tais como afretamento a casco nu, afretamento por tempo e afretamento por viagem, envolvendo, por exemplo, FPSOs, sondas de perfuração e embarcações de apoio marítimo.

Neste contexto, as empresas que afretam embarcações devem ficar atentas aos impactos financeiros decorrentes desta nova sistemática, especialmente sobre o fluxo de caixa de suas operações.

Isso porque a incidência de IBS e CBS sobre operações de afretamento poderá gerar a formação de saldos credores estruturais para as empresas contratantes. Na prática, os valores pagos a título de afretamento de embarcações passarão a gerar créditos de IBS e CBS, sem que, em muitos casos, existam débitos suficientes para a sua absorção integral.

Nesse cenário, a contratante do afretamento tende a acumular créditos de maneira recorrente, passando a depender dos mecanismos de ressarcimento previstos na legislação. Assim, a preocupação central do setor deixa de ser apenas o reconhecimento jurídico do crédito tributário, passando a concentrar na sua efetiva recuperação.

Nesse contexto, um dos desafios críticos será a operacionalização do sistema de ressarcimento de créditos acumulados, tendo em vista que persistem incertezas relacionadas ao prazo efetivo de ressarcimento, à capacidade operacional da Administração Tributária para processar os pedidos em larga escala, à previsibilidade do fluxo financeiro decorrente desses créditos, ao risco de glosas e, conseqüentemente, ao potencial aumento da litigiosidade.

De acordo com a LC nº 214/2025, o Comitê Gestor do IBS e a Receita Federal deverão apreciar o pedido de ressarcimento no prazo de até 30 dias, contados da data da solicitação, desde que o contribuinte esteja enquadrado em programas de conformidade fiscal. Caso o contribuinte não esteja

submetido a tais programas, o prazo para apreciação poderá alcançar até 180 dias contados do protocolo do pedido.

A legislação estabelece ainda que, na ausência de manifestação da Administração Tributária no prazo de 30 dias, o crédito deverá ser ressarcido ao contribuinte nos 15 dias subsequentes.

Por sua vez, os regulamentos do IBS e da CBS também trouxeram importantes inovações procedimentais relacionadas ao ressarcimento de créditos acumulados, criando uma sistemática específica de manifestação prévia de intenção de ressarcimento.

De acordo com a regulamentação, o contribuinte poderá, até o último dia útil do respectivo período de apuração, manifestar a intenção de solicitar o ressarcimento do saldo credor apurado naquele período.

Na ausência dessa manifestação de intenção, o saldo credor será automaticamente direcionado para compensação de débitos futuros a partir do primeiro dia do período de apuração subsequente.

Uma vez realizada a manifestação de intenção de ressarcimento, o contribuinte deverá formalizar o respectivo pedido até o último dia útil do mês subsequente ao período de apuração a que o crédito se refere.

Alternativamente, o contribuinte poderá cancelar expressamente a manifestação de intenção anteriormente realizada e o saldo credor voltará a ficar disponível para compensação com débitos futuros.

Sob uma perspectiva prática, existe um prazo mínimo financeiro entre o surgimento do crédito e seu efetivo ressarcimento. Isso porque, ainda que o contribuinte formalize o pedido já no primeiro dia do mês subsequente ao período de apuração, a Administração Tributária disporá de 30 dias para análise do pedido, seguidos de mais 15 dias para efetivação do pagamento.

Assim, na hipótese mais favorável possível ao contribuinte, o prazo mínimo estimado entre a formalização do pedido de ressarcimento e o efetivo pagamento será de aproximadamente 45 dias.

Para a indústria de óleo e gás, esse intervalo temporal pode produzir impactos financeiros relevantes, especialmente em estruturas que tendam à formação recorrente de créditos acumulados decorrentes de operações de afretamento, exportação ou regimes favorecidos.

Desta forma, a manifestação de intenção de ressarcimento passa a assumir papel crucial, uma vez que sua ausência implicará a perda do direito ao ressarcimento dos créditos apurados naquele período.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/06/2026

A TECMAR TRANSPORTE & LOGÍSTICA, EMPRESA DO GRUPO LOG-IN, ANUNCIA A CHEGADA DE CLÓVIS SEVERINO COMO NOVO DIRETOR-EXECUTIVO DA COMPANHIA.

Por Executivos 16/06/2026 - 16:00



A Tecmar Transporte & Logística, empresa do Grupo Log-In, anuncia a chegada de Clóvis Severino como novo diretor-executivo da companhia. Com 26 anos de experiência no setor de logística e transporte, o executivo assume o cargo com uma agenda voltada à ampliação da carteira de clientes e ao fortalecimento da atuação da Tecmar no mercado.

Severino é bacharel em Administração de Empresas pela Universidade do Sul de Santa Catarina (Unisul) e MBA em

Gestão de Negócios pela Universidade de São Paulo (USP), com experiência profissional em posições de gerência e diretoria nas áreas operacional e comercial de empresas do segmento logístico.

A mudança ocorre num contexto de ampliação da integração entre o transporte rodoviário e a cabotagem, bem como de avanço estratégico dos negócios e do relacionamento com clientes, englobando a otimização da malha logística e a eficiência operacional. Atualmente, a Tecmar, que registrou receita líquida de R\$ 550,9 milhões em 2025, conta com 23 unidades no Brasil, além de 52 filiais e 750 rotas, permitindo coletas e entregas em todas as regiões.

Desde 2022, a companhia tem expandido sua infraestrutura por meio de aquisições e novos investimentos. Entre as iniciativas, destacam-se a incorporação da transportadora Oliva Pinto (atual Tecmar Norte), especializada em transporte, armazenagem e movimentação de contêineres na região Norte do país, aos ativos estratégicos da Tecmar, assim como a aquisição de um imóvel com 30 mil m² em Manaus (AM), aumentando a capacidade da companhia na região, e a consolidação do modelo de negócios que integra o rodoviário com a cabotagem (rodo-cabotagem). Em 2025, o volume de rodo-cabotagem da Tecmar registrou recorde histórico anual, com 5,2 mil TEUs, um avanço de 39% em comparação ao ano anterior.

Segundo o executivo, essa sinergia é fundamental para que o setor logístico se torne cada vez mais eficiente. “A integração entre cabotagem e transporte rodoviário transforma a operação em uma solução porta a porta, o que vem se provando mais aderente às necessidades reais dos clientes e do mercado como um todo. Essa combinação fortalece a cadeia logística ao unir a capilaridade das estradas à eficiência do transporte marítimo, criando operações mais inteligentes e otimizadas”, diz.

O novo diretor avalia que o setor logístico enfrenta um cenário pulverizado e aponta as diferenças de margens relevantes quando se separa o armazenamento do transporte. “O mercado de transporte é transacional, enquanto o de armazenagem é mais consultivo e conta com contratos de longo prazo. Nesse sentido, o segmento tem sido desafiado a buscar investimentos, adequações e melhorias nos processos de atendimento às áreas que já contempla e expandir a participação para outros mercados”, pontua Severino.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/06/2026

NÃO INCIDÊNCIA DO AFRMM É IMPORTANTE PARA AMPLIAR MOVIMENTAÇÃO NO NORDESTE, ALERTA ABAC

Por Danilo Oliveira Navegação 16/06/2026 - 15:36



Associação considera positivo aumento de oferta de terminais na região, mas reforça necessidade de renovação da regra relacionada ao adicional, que tramita em caráter de urgência na Câmara dos Deputados

A oferta de até 400 mil TEUs do novo terminal de contêineres de Suape (PE), prevista para ser atingida em até dois anos, foi bem recebida pelo setor de cabotagem. Além do aumento da capacidade instalada, as empresas brasileiras de navegação (EBNs) que operam nesse modal também esperam mais competitividade a partir do fim da exclusividade de operação de cargas containerizadas no complexo portuário pernambucano. A

Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) alertou, porém, para a necessidade de prorrogação da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que expira no começo do ano que vem.

A regra, que tem vigência garantida até o próximo dia 7 de janeiro de 2027, é importante para a movimentação das cargas para o Nordeste. O benefício gera recursos depositados em contas

vinculadas que são utilizados pelas EBNs na manutenção, docagem e reparo de embarcações em estaleiros nacionais. Caso essa regra não seja novamente prorrogada, consignatários e donos de carga passarão a arcar com as alíquotas de 8% na cabotagem e de 40% no transporte de grãos líquidos na navegação interior.

Passando a incidir os percentuais de 8% ou 40%, os armadores tendem a repassá-los para o preço final, já que as empresas precisam desse recurso para a manutenção, docagem e reparo de suas embarcações. Na última terça-feira (9), o plenário da Câmara dos Deputados aprovou o requerimento de urgência ao Projeto de Lei Complementar (PLP) 80/2026, que prorroga o prazo de vigência da não incidência do AFRMM.

Em seu pedido de urgência de tramitação do PLP 80/2026, o deputado federal Capitão Alden (PL/BA), destacou que a indefinição sobre a prorrogação gera instabilidade no planejamento logístico e nos investimentos produtivos, com impactos diretos sobre cadeias produtivas relevantes. O autor do requerimento chamou atenção que a não incidência do AFRMM cumpre papel essencial para reduzir os elevados custos logísticos característicos das regiões Norte e Nordeste, decorrentes de fatores geográficos e estruturais.

“É importante que renovemos essa não incidência para mantermos esse crescimento da movimentação de cargas, origem ou destino, nas regiões Norte e Nordeste. Mais especificamente no Nordeste, uma vez que tem muita produção, mas também precisa de abastecimento”, afirmou o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, à Portos e Navios.

Pernambuco

Ele avalia que o novo terminal da APM em Suape é um grande alavancador para que as EBNs da cabotagem possam ter mais movimentos de cargas em Pernambuco e em toda a região Nordeste, que é abastecida através da multimodalidade através desse terminal e do Tecon Suape — operado pelo grupo filipino ICTSI. “Aumenta a competitividade, uma vez que hoje o terminal existente em Suape é único e um dos terminais mais caros do Brasil. Importante que tenhamos concorrência”, analisou Resano, que esteve presente na cerimônia de entrega oficial do novo terminal, em Ipojuca (PE).

O diretor-executivo da Abac enxerga um potencial de aumento de escoamento de cargas como frutas, produzidas no Nordeste, para o Sudeste, e mais oferta para transporte do arroz produzido no Sul do país, em escalas até a região Norte. Segundo Resano, hoje embarcadores do cereal reclamam que há pouca oferta de terminais. “A cabotagem tem essa característica de equilíbrio: cargas Sul-Norte e Norte-Sul. A disponibilidade de terminais sempre foi um problema para a cabotagem porque um navio de cabotagem não aceita atraso. Quanto mais terminais tivermos, melhor para nós”, comentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/06/2026

IMO RECONHECE BAIXA PEGADA DE CARBONO DO ETANOL DE MILHO BRASILEIRO

Da Redação Indústria naval 16/06/2026 - 12:28



A Organização Marítima Internacional (IMO) definiu um valor padrão de emissões para o etanol de milho de segunda safra produzido no Brasil, reconhecendo sua baixa pegada de carbono e abrindo espaço para que o biocombustível se torne uma alternativa ao bunker no transporte marítimo global.

Em resolução adotada em maio, a IMO estabeleceu em 20,8 gramas de CO₂ equivalente por megajoule a pegada de carbono de referência do etanol de milho safrinha brasileiro — joule é a unidade de energia equivalente a um milhão de joules, unidade básica de

energia no Sistema Internacional. O número é bem inferior à intensidade média atual dos combustíveis marítimos, estimada em 93,3 gramas de CO₂ equivalente por megajoule.

Para representantes da indústria de biocombustíveis, a decisão posiciona o produto como opção competitiva nos futuros mecanismos regulatórios de descarbonização do setor naval que vêm sendo desenhados pela organização.

De acordo com dados da União Nacional do Etanol de Milho (UNEM), a produção de etanol de milho no Brasil alcançou cerca de 10 bilhões de litros na safra 2025/26, frente a 2,65 bilhões de litros no início da década, refletindo a rápida expansão desse segmento no país. O reconhecimento da IMO tende a valorizar lotes de etanol com menor pegada de carbono, inclusive por meio de eventuais prêmios de preço em mercados que adotem diferenciação por emissões.

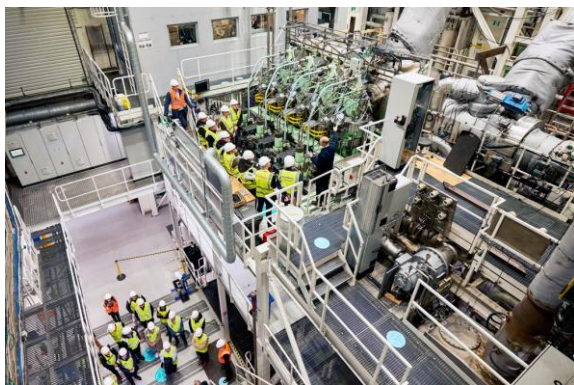
Grupos industriais brasileiros vêm investindo em melhorias de eficiência energética, maior uso de biomassa e projetos de bioenergia com captura e armazenamento de carbono (BECCS), com o objetivo de reduzir ainda mais o impacto ambiental do etanol de milho, inclusive com a perspectiva de emissões líquidas negativas em alguns projetos. Os agentes do setor avaliam que, dada a escala do consumo global de combustíveis marítimos, a entrada do etanol de milho brasileiro nesse mercado tende a complementar, e não substituir, outras rotas de biocombustíveis, como o etanol de cana e o biodiesel, na transição energética do transporte oceânico.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/06/2026

EVERLLENCE CONCLUI TESTE DE APROVAÇÃO DE TIPO PARA MOTOR MARÍTIMO A AMÔNIA

Da Redação Indústria naval 16/06/2026 - 16:00



A fornecedora de equipamentos marítimos Everllence concluiu com sucesso o teste de aprovação de tipo de um motor de dois tempos dual fuel projetado para operar com amônia como combustível marítimo, etapa considerada decisiva para a entrada comercial da tecnologia no transporte marítimo internacional.

Segundo a Everllence, o motor Everllence B&W 6G60ME-LGIA, que injeta amônia líquida no sistema de combustão (Liquid Gas Injection Ammonia), passou nos ensaios de aceitação em fábrica conduzidos pelo licenciado Hyundai Heavy Industries Engine & Machinery (HHI?EMD), na Coreia do Sul. O equipamento será instalado em um navio atualmente em construção no estaleiro HD Hyundai Heavy Industries para a armadora Eastern Pacific Shipping, sediada em Singapura, devendo operar em modo dual fuel com amônia e combustível fóssil convencional.

A empresa destaca que o teste de aprovação de tipo (Type Approval Test), realizado em conjunto com o teste de aceitação em fábrica (Factory Acceptance Test), é parte do processo de qualificação exigido por sociedades classificadoras e autoridades para validar a confiabilidade e a segurança de novos motores antes da instalação em navios. Desde o início da campanha de desenvolvimento do ME-LGIA, em 2023, foram conduzidos mais de 800 testes em bancadas na Dinamarca e no Japão, com foco em operação segura com amônia em todos os cilindros do motor.

De acordo com a Everllence, o portfólio inicial do motor ME-LGIA abrangerá diversas faixas de diâmetro de cilindro (G50, S50, S60, G60, G70 e G80), visando aplicações em navios de grande porte como graneleiros, gaseiros e car carriers, além de prever soluções futuras de retrofit para embarcações existentes. A companhia afirma que a tecnologia busca apoiar a redução de emissões de gases de efeito estufa na marinha mercante, ao oferecer uma plataforma apta ao uso de

combustível de baixo carbono como a amônia, mantendo requisitos reforçados de segurança, com sistemas de contenção, ventilação dedicada e tubulações de parede dupla.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/06/2026

REINO UNIDO E JAPÃO FECHAM PACTO DE US\$ 12 BILHÕES EM EÓLICAS OFFSHORE

Da Redação Indústria naval 16/06/2026 - 16:00



O Reino Unido firmou com o governo do Japão um pacto para viabilizar investimentos de até 9 bilhões de libras esterlinas (cerca de US\$ 12,1 bilhões) em projetos de energia eólica offshore em águas britânicas, por meio de um acordo batizado de Offshore Wind Compact anunciado durante visita oficial da primeira-ministra japonesa Sanae Takaichi a Londres.

Segundo informações do portal especializado Splash247, o pacote de até 9 bilhões de libras em aportes japoneses será direcionado ao desenvolvimento de aproximadamente 5,9 gigawatts de capacidade

instalada em parques eólicos offshore, com participação acionária de empresas do Japão em projetos no Reino Unido. O compromisso foi apresentado no contexto de um pacote mais amplo de cooperação econômica entre os dois países, que inclui tecnologia e outras iniciativas em energia limpa.

De acordo com despachos publicados por agências internacionais a partir de Londres, o governo britânico estima que a parceria com o Japão em infraestrutura e energia, incluindo o Offshore Wind Compact, possa destravar até 18 bilhões de libras em investimentos no país, somando projetos de eólicas offshore e outros segmentos. No componente específico de offshore, o acordo é apresentado pelas autoridades como um reforço à estratégia de expansão da geração eólica no Mar do Norte e no Mar da Irlanda, em linha com as metas britânicas de descarbonização do sistema elétrico.

A iniciativa faz parte de um movimento mais amplo de empresas e instituições financeiras japonesas para aumentar a exposição a ativos de energia renovável no Reino Unido, especialmente em projetos de eólicas flutuantes em regiões como a Escócia e o Mar Celta. Para o lado britânico, o pacote é apresentado como uma forma de atrair capital de longo prazo para projetos de grande porte em ambiente offshore, em um momento de custos elevados e maior exigência regulatória para novas usinas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/06/2026

WÄRTSILÄ ELEVA POTÊNCIA DE MOTOR A AMÔNIA PARA IGUALAR VERSÃO A GNL

Da Redação Indústria naval 16/06/2026 - 16:00



A Wärtsilä aumentou a potência de seu motor marítimo de quatro tempos projetado para operar com amônia, alinhando o desempenho do modelo Wärtsilä 25 Ammonia ao do motor dual fuel a gás natural liquefeito (GNL) Wärtsilä 25DF, em movimento que busca ampliar a flexibilidade de escolha de combustível para armadores diante das metas globais de descarbonização.

O upgrade eleva a potência do Wärtsilä 25 Ammonia para 315 kW por cilindro a 900 rpm e 345 kW por cilindro a 1.000 rpm, igualando o nível de saída do motor a GNL da mesma

família e permitindo que menos cilindros sejam necessários para atender a uma mesma demanda de

potência, o que reduz a complexidade de instalação e simplifica a manutenção dos sistemas de propulsão. Segundo a companhia, essa configuração favorece projetos de navios mais flexíveis e eficientes para aplicações com amônia, seja com o motor atuando como propulsor principal ou como grupo gerador, na faixa de 1,9 MW a 3,1 MW de potência total.

A Wärtsilä destaca ainda que a elevação de potência facilita futuras conversões entre operação com GNL e com amônia, ao padronizar o patamar de desempenho com o modelo 25DF e ampliar a possibilidade de retrofits em embarcações já em serviço, o que tende a dar mais margem de manobra a armadores que buscam reduzir emissões sem abrir mão de flexibilidade na matriz de combustíveis. Os novos níveis de potência foram demonstrados em testes de tipo realizados no outono de 2025, com supervisão de sociedades classificadoras, etapa necessária para validação técnica e comercial da solução junto ao mercado.

De acordo com a empresa, o desenvolvimento se insere em uma estratégia que tem a descarbonização como eixo central, com foco em tornar a operação de navios a amônia mais viável do ponto de vista técnico e econômico, mantendo padrões considerados elevados de segurança e confiabilidade operacional. O motor Wärtsilä 25 é descrito como uma plataforma de próxima geração, de velocidade média, com projeto modular e baixa emissão, destinada a uma ampla gama de arranjos de propulsão e de geração de energia a bordo.

A Wärtsilä ressalta ainda que a amônia vem ganhando espaço como alternativa de combustível marítimo à medida que o setor busca atender às metas de redução de gases de efeito estufa estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO), que impulsionam a transição em relação aos combustíveis fósseis convencionais nos próximos anos. A versão com potência ampliada do Wärtsilä 25 Ammonia já foi lançada comercialmente, com início de entregas previsto para 2028, direcionada a novos projetos e a possíveis conversões de frota que pretendem incorporar combustíveis de baixo carbono.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/06/2026

CHINA CONCLUI MAIOR CONVERSÃO DE GRANELEIRO PARA PORTA-CONTÊINERES, COM 3.600 TEU DE CAPACIDADE

Da Redação Indústria naval 15/06/2026 - 20:46



A China Classification Society (CCS) informou a conclusão do maior projeto já realizado de conversão de um navio graneleiro em porta-contêineres, envolvendo um cargueiro Kamsarmax de 80 mil toneladas de porte bruto que passou a operar com capacidade para cerca de 3.600 TEU.

O projeto teve como base o Chang Xin 66, graneleiro construído em 2012 a partir de um projeto da finlandesa Deltamarin voltado a maximizar a capacidade de carga e a eficiência hidrodinâmica do casco. Após a conclusão dos trabalhos, a embarcação foi rebatizada como Guang Qi De

Er Ta, consolidando a mudança de perfil operacional para transporte containerizado.

A conversão, realizada ao longo de aproximadamente seis meses no estaleiro Zhoushan Xinya Shipbuilding & Repair, exigiu modificações estruturais extensas no casco e uma reconfiguração completa dos porões de carga. Segundo a CCS, o escopo incluiu também o projeto e instalação de um novo sistema de amarração de contêineres, além da adaptação e otimização dos sistemas de bordo para o novo tipo de operação.

De acordo com a sociedade classificadora, o projeto é considerado um “marco tecnológico” por envolver um navio Kamsarmax de grande porte, com elevada complexidade de engenharia e barreiras

técnicas relevantes. A CCS acompanhou o processo desde a fase de concepção e revisão de projeto até a supervisão em estaleiro, prestando suporte direto durante a construção.

A iniciativa ocorre em um momento de elevada utilização da frota mundial de porta-contêineres e capacidade limitada para entrega de novas embarcações no curto prazo, o que reacende o interesse de armadores em conversões de navios graneleiros e petroleiros para o transporte de contêineres. Outras empresas chinesas já reportaram projetos semelhantes em navios Handymax, convertidos para cerca de 2.500 TEU, indicando um movimento de maior escala para atender à demanda global por espaço containerizado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/06/2026

APS CONTRATA LICITAÇÃO PARA APROFUNDAR PORTO DE SANTOS PARA 16 METROS

Da Redação Portos e logística 15/06/2026 - 20:39



Obra aumentará capacidade de cargas do Porto de Santos

A Autoridade Portuária de Santos (APS) assinou nesta sexta-feira, dia 12 de junho, o contrato para a dragagem de aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos. A nova profundidade será de 16 metros, atendendo a uma necessidade do mercado de navegação e ampliando a capacidade do complexo portuário.

"É um investimento que estamos fazendo de quase 620 milhões, que atende ao planejamento de expansão do Porto de Santos, para que a mais moderna frota de navios cargueiros do mundo possa acessar sem dificuldade os terminais, aumentando a produtividade e diminuindo custos", informa o presidente da APS, Anderson Pomini.

O aprofundamento do canal do Porto de Santos será feito depois de 14 anos da última obra, quando a profundidade foi aumentada para 15 metros. Neste período, os navios evoluíram e exigem maior calado. Com essa obra, a APS visa garantir aos usuários do complexo portuário melhor infraestrutura.

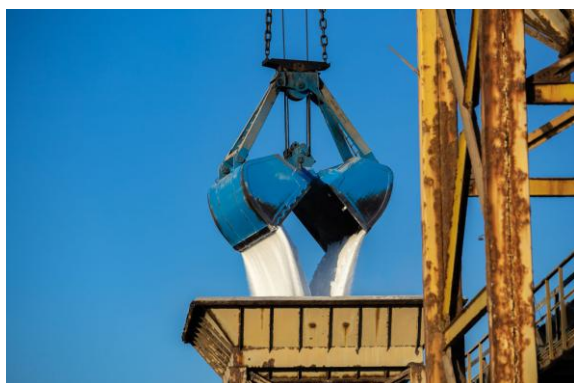
A empresa que irá fazer o aprofundamento é a Jan de Nul do Brasil. O valor é de R\$ 617,9 milhões, por um período de cinco anos de obras. A contratação prevê também a dragagem de manutenção do novo gabarito por um período de dois anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/06/2026

ENTREGAS DE FERTILIZANTES REGISTRARAM MAIS DE 9 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Da Redação Portos e logística 15/06/2026 - 20:37



O cenário geopolítico internacional segue complexo e o crédito e os juros são desfavoráveis para o produtor rural

As entregas de fertilizantes ao mercado brasileiro encerraram o primeiro trimestre de 2026 com 9,76 milhões de toneladas. Houve crescimento de 3,8% em relação às 9,40 milhões no acumulado de janeiro a março de 2025, segundo a Associação Nacional para Difusão de Adubos (ANDA).

Em março, registraram-se 2,83 milhões de toneladas, um

aumento de 18,7% ante as 2,38 milhões referentes ao mesmo mês de 2025. O Estado de Mato Grosso, líder nas entregas, concentrou o maior volume no período analisado (25,2%), com 2,45 milhões de toneladas. Seguem-se o Goiás (1,10 mil), São Paulo (1,08), Paraná (1,02), Minas Gerais (882 mil) e Mato Grosso do Sul (543 mil) e Bahia (541 mil).

A produção nacional de fertilizantes intermediários encerrou março de 2026 com 483 mil toneladas, representando redução de 9,7%. No trimestre, o total foi de 1,41 milhão de toneladas, com redução de 16,2% na comparação com o volume de 1,68 milhão em relação ao mesmo período de 2025. Cabe esclarecer que, apesar dos reforços junto às empresas, em função de mudanças na estrutura societária e/ou retomada de produção em ativos, nem toda produção nacional foi capturada no primeiro trimestre.

As importações de fertilizantes intermediários alcançaram em março de 2026 a quantidade de 2,74 milhões de toneladas, com aumento de 10,1%. No acumulado deste trimestre, o total importado foi de 8,15 milhões de toneladas, significando redução de 4% ante o mesmo período de 2025, quando se registraram 8,49 milhões de toneladas.

No porto de Paranaguá, principal porta de entrada dos adubos, ingressaram, de janeiro a março, 2,12 milhões de toneladas, indicando redução de 13,5% em relação a 2025, quando foram descarregadas 2,45 milhões de toneladas. O terminal representou 26,1% do total importado de todos os portos (fonte: Siacesp/MDIC).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/06/2026

ACORDO PERMITIRÁ IMO AVANÇAR COM EVACUAÇÃO EM ORMUZ, DIZ ARSENIO

Da Redação Navegação 15/06/2026 - 20:37



O secretário-geral da Organização Marítima Internacional (IMO), Arsenio Dominguez, considerou positiva a declaração de um acordo de paz entre Estados Unidos e Irã, anunciado no último domingo (14) pelos dois países e que pode dar mais segurança à navegação no Estreito de Ormuz. A avaliação é que o acordo também permite à agência da Organização das Nações Unidas (ONU) avançar com seu plano de evacuação dos milhares de tripulantes que estão retidos naquela área.

Desde quando o conflito começou, no último dia 28 de fevereiro, a IMO verificou ao menos 46 ataques a embarcações internacionais no canal e em seus arredores. “A organização está trabalhando em estreita colaboração com os estados-membros e parceiros para implementar este plano de forma segura e eficaz. No entanto, essa implementação vai exigir tempo para garantir que todas as garantias de segurança e salvaguarda necessárias estejam em vigor”, manifestou Dominguez em nota.

Ele acrescentou que o acordo representa um crucial retorno à paz, ao diálogo, ao multilateralismo e à diplomacia. “Em particular, sinaliza um importante passo para restaurar a segurança neste corredor marítimo vital para tripulantes e navios, assim como para salvaguarda do fundamental princípio da liberdade de navegação”, avaliou Dominguez.

O secretário-geral expressou solidariedade a todas as vítimas do conflito, prestando homenagem particular para os tripulantes inocentes afetados e para suas famílias. Segundo Dominguez, a coragem e resiliência deles face à prolongada incerteza merecem o mais alto reconhecimento. “A IMO reafirma seu compromisso com a segurança marítima, com a proteção dos marítimos, com a liberdade da navegação e com a continuidade do livre fluxo do comércio global”, concluiu Dominguez.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/06/2026



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 100/2026
Página 78 de 78
Data: 16/06/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 16/06/2026