

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 101/2026
Data: 17/06/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS EM SANTOS PODE SER BANCADO PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA SE LEILÃO DE MEGATERMINAL NÃO SAIR	4
PORTO DO ITAQUI RESPONDE POR 38% DAS EXPORTAÇÕES DA SAFRA AGRÍCOLA NO BRASIL	5
PORTO DE SANTOS AUTORIZA DRAGAGEM PARA AMPLIAR CANAL A 16 METROS E RECEBER NAVIOS MAIORES.....	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
JUSTIÇA ACEITA DENÚNCIA CONTRA BRASKEM E EX-GESTORES POR DESASTRE EM MACEIÓ	7
TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA DÁ PARTIDA EM COMPLEXO DE R\$ 3,6 BI NO PORTO DO PECÉM	9
CASA DOS VENTOS CAPTA R\$ 5,6 BI PARA ENERGIA DE DATA CENTER NO CE.....	11
COM NAVIO-TANQUE DE 350 MIL LITROS, ALFAMARES REFORÇA ABASTECIMENTO DE NORONHA	12
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	14
WORKSHOP DEBATE OPORTUNIDADES PARA RECICLAGEM SUSTENTÁVEL DE NAVIOS E PLATAFORMAS DE PETRÓLEO NO BRASIL	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	15
GOVERNO DO BRASIL LIBERA CERCA DE R\$ 35 MILHÕES PARA MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE JI-PARANÁ (RO)	15
BRASILEIROS TERÃO MAIS DE 1,1 MIL VOOS PARA ACOMPANHAR A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL	16
NA ARGENTINA, MINISTRO TOMÉ FRANCA PARTICIPA DE MISSÃO DE COOPERAÇÃO ENTRE BRASIL E AMÉRICA DO SUL	16
PACTO PELA SUSTENTABILIDADE REÚNE MAIS 51 ORGANIZAÇÕES EM COMPROMISSO COM A AGENDA ESG.....	17
MPOR FIRMA ACORDO PARA FORTALECER PROTEÇÃO DE CRIANÇAS, ADOLESCENTES E MULHERES EM PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS	19
INVESTIMENTOS DO GOVERNO DO BRASIL IMPULSIONAM MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA DE RONDÔNIA	20
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	22
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA VIADUTO EM SÃO JOÃO DE MERITI (RJ).....	22
PORTAL PORTO GENTE	23
JUSTIÇA TRAVA, NA MESMA SEMANA, CONDOMÍNIO LOGÍSTICO E DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS	23
COM OU SEM LEILÃO DO TECON 10: OBRAS DO NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS NO VALONGO ESTÃO GARANTIDAS	24
BE NEWS – BRASIL EXPORT	26
EDITORIAL – O INTERIOR DO BRASIL QUER VOAR	26
INSIGHT – DIREITO - A NEGOCIAÇÃO COLETIVA COMO CAMINHO PARA O FUTURO DO TRABALHO	27
POLÍTICA - GOVERNO RETIRA URGÊNCIA DE PL E DESTRAVA PAUTA	28
NACIONAL - HUB – CURTAS - CMA CGM AIR CARGO INICIA VOOS REGULARES NO BRASIL COM LIGAÇÃO DIRETA ENTRE PARIS E VIRACOPOS.....	29
<i>Estreia nos ares</i>	29
<i>Integração ar e mar</i>	30
<i>Mais voos internacionais</i>	30
<i>Negócios e turismo</i>	30
<i>Rumo a Buenos Aires</i>	30
<i>Apoio às hidrovias</i>	30
POLÍTICA - VORCARO PAGOU DESPESAS DE VIAGEM DE HUGO MOTTA A LISBOA, DIZ PF	30
POLÍTICA - ALCOLUMBRE NEGA TER RECEBIDO DINHEIRO	31
TRANSPORTES - PORTOS - CONCESSÃO DO CANAL DE SANTOS DIVIDE SETOR ENTRE EFICIÊNCIA E RECEITA	32
TRANSPORTES - PORTOS - CODEBA BUSCA SOLUÇÕES PARA GARGALOS NO ACESSO AOS PORTOS BAIANOS	33
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE LUÍS CORREIA CONCLUI SINALIZAÇÃO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO.....	34
TRANSPORTES - RODOVIAS - RODOVIAS DEFICIENTES ELEVAM 31,2% OS CUSTOS DO TRANSPORTE, APONTA CNT.....	35
TRANSPORTES - RODOVIAS - ANTT LEVA PAUTA REGULATÓRIA E DE INOVAÇÃO À BIENAL DAS RODOVIAS	36
TRANSPORTES - AEROPORTOS - AEROPORTOS DO CENTRO-OESTE REGISTRAM MAIOR MOVIMENTO DA DÉCADA	37
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - LEVANTAMENTO APONTA 1.148 VOOS DO BRASIL PARA SEDES DA COPA	38
PAPO DE COMPLIANCE - ORGANIZAÇÃO - O DESCONFORTO SAUDÁVEL: POR QUE EMPRESAS MADURAS DESLIGAM O PILOTO AUTOMÁTICO.....	38
FINANÇAS - FITCH MANTÉM NOTA DE CRÉDITO DO BRASIL EM ‘BB’ COM ESTABILIDADE.....	40
FINANÇAS - QUEDA DO PETRÓLEO PENALIZA IBOVESPA	41



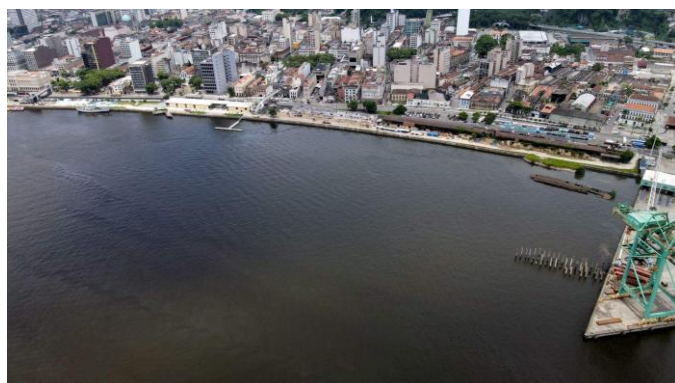
JUSTIÇA - STF TORNA EDUARDO BOLSONARO INELEGÍVEL E O CONDENA À PRISÃO	42
JUSTIÇA - MORAES PEDE EXPLICAÇÃO A JAIR POR ARMA	43
JUSTIÇA - CASO MASTER: MENDONÇA RELATA PEDIDO DE 'DELAÇÃO SELETIVA'	44
JUSTIÇA - DINO RECLAMA DA JUSTIÇA ITALIANA.....	45
INTERNACIONAL - LULA MANDA RECADOS A TRUMP DURANTE DISCURSO NA CÚPULA DO G7.....	45
INTERNACIONAL - PRESIDENTE PODE CONVERSAR COM ZELENSKY	47
INTERNACIONAL - APÓS ACORDO COM IRÃ, TRUMP CRÍTICA AÇÃO DE ISRAEL NO LÍBANO	47
INTERNACIONAL - NETANYAHU MANTÉM TROPAS EM SOLO LIBANÊS	48
NORDESTE EXPORT - JULIÃO DEFENDE INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA E RESSALTA VANTAGENS DO NORDESTE.....	49
ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - GARGALOS NO TRANSPORTE LIMITAM COMPETITIVIDADE DA ECONOMIA BRASILEIRA	50
ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - NORDESTE GANHA PROTAGONISMO E SE CONSOLIDA COMO FORÇA EXPORTADORA	50
ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - AVANÇO DO AGRO E DA MINERAÇÃO AMPLIA DEMANDA POR INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA	51
ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - NORDESTE SE POSICIONA COMO HUB NA DESCARBONIZAÇÃO DA NAVEGAÇÃO	52
ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - MARCO LEGAL, DUIMP E 6X1 DOMINAM DEBATE NO NORDESTE	53
ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - PORTOS INCORPORAM DESCARBONIZAÇÃO E RESILIÊNCIA CLIMÁTICA AOS PROJETOS	55
ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - LOGÍSTICA E ENERGIA SUSTENTAM PLANO DE CRESCIMENTO DE ALAGOAS.....	57
ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - TCU DEVE ENSINAR GESTOR A NÃO ERRAR, AFIRMA VITAL DO RÊGO.....	58
ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - CODEBA APOSTA NA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO PARA AMPLIAR LOGÍSTICA	59
JORNAL O GLOBO – RJ.....	60
CONGRESSO DEVE VOTAR NESTA QUINTA-FEIRA VETO DE LULA AOS JABUTIS DAS EÓLICAS OFFSHORE	60
BANCO CENTRAL PRORROGA INVESTIGAÇÃO SOBRE GRUPO MASTER POR MAIS 120 DIAS	60
DURIGAN DIZ QUE GOVERNO DEVE ACABAR COM SUBSÍDIOS AO COMBUSTÍVEIS APÓS FIM DE TENSÕES NO ORIENTE MÉDIO.	61
LULA DIZ 'NÃO GOSTAR DO COMPORTAMENTO' DO GOVERNO AMERICANO EM CONVERSA COM PRESIDENTE SUL-COREANO NO G7.....	62
RETOMADA DA NAVEGAÇÃO EM ORMUZ TRAZ MUDANÇAS NAS EXPECTATIVAS DE AGENTES ECONÔMICOS E PETRÓLEO ABRE ABAIXO DE US\$ 80	63
EMPRESAS BRASILEIRAS VÃO À VENEZUELA PROSPECTAR NEGÓCIOS.....	64
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	65
NORTE, CENTRO-OESTE OU SUDESTE? QUAL REGIÃO VAI LIDERAR O CRESCIMENTO ECONÔMICO NESTE ANO?	65
MINERAÇÃO DE URÂNIO CAI E ABERTURA AO SETOR PRIVADO TRAVA NO EXECUTIVO	67
GOVERNO DE MINAS ESPERAVA PREÇO MAIOR NA PRIVATIZAÇÃO DA COPASA	69
CONGRESSO SE ARTICULA PARA DERRUBAR VETOS DE LULA E RECUPERAR 'JABUTIS' DO SETOR ELÉTRICO.....	70
PROPOSTAS MINISTERIAIS PARA O PLANO SAFRA 2026/27 ESBARRAM EM ORÇAMENTO DO GOVERNO LULA	71
AIE PREVÊ FORTE RECUPERAÇÃO DA OFERTA DE PETRÓLEO EM 2027 APÓS CRISE CAUSADA PELA GUERRA.....	72
VALOR ECONÔMICO (SP).....	73
TÉRMICA AZULÃO 1 DEVE ENTRAR EM OPERAÇÃO NO DIA 1º DE JULHO, DIZ PRESIDENTE DA ENEVA.....	73
ONS ESTUDA ADOTAR ESQUEMAS DE CORTES AUTOMÁTICOS DE GERAÇÃO DE USINAS RENOVÁVEIS	74
TRUMP COMEMORA FLUXO DE PETRÓLEO DO GOLFO, E FROTA DO IRÃ SE PREPARA PARA AUMENTAR EXPORTAÇÕES	75
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	77
COMEÇA OBRA PARA CONEXÃO DA TRANSNORDESTINA AO TUP DA CSN EM PECÉM	77
CAPACIDADE INSTALADA PARA CONTÊINERES AINDA ESTÁ LONGE DE ATENDER DEMANDA ESPERADA	79
PARANÁGUÁ ALCANÇA 47,3% DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE FRANGO.....	80
CORVETA 'JÚLIO DE NORONHA' É DESINCORPORADA DA ESQUADRA	81
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	82
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM.....	82



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS EM SANTOS PODE SER BANCADO PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA SE LEILÃO DE MEGATERMINAL NÃO SAIR

Alternativa articulada por Paulo Alexandre Barbosa e Anderson Pomini prevê uso de recursos próprios
Por Bárbara Farias 17 de junho de 2026



Em frente ao Parque Valongo, novo terminal teria capacidade para operar até três navios com 6 mil passageiros cada ao mesmo tempo (Alexsander Ferraz/AT)

O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSD) e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, confirmaram que pactuaram uma solução alternativa de investimento para garantir a transferência do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, para o

Valongo, no Porto de Santos. A ideia é que a APS faça o aporte necessário, caso não ocorra o leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, ainda sem data definida.

Isso porque a proposta inicial é que o vencedor do leilão de arrendamento do Tecon Santos 10, no cais do Saboó, destine R\$ 1,2 bilhão para as obras offshore (no mar) do futuro terminal, que consistem na construção de um píer e berços para atracação de navios.

Em nota, Barbosa informa que alinhou com o gestor do Porto de Santos recorrer aos cofres da APS para viabilizar o equipamento turístico, caso o certame do Tecon Santos 10 não ocorra, “diante dos adiamentos provocados pela judicialização do processo”. A reunião ocorreu na última semana.

“Se sair o Tecon, ótimo, quem ganhar faz a obra. Se não sair, a APS tem dinheiro em caixa para executar a obra do terminal de passageiros”, afirmou o parlamentar.

Atualmente, o terminal de cruzeiros opera no cais de Outeirinhos, com capacidade para receber 1,2 milhão de passageiros. O futuro terminal pode ampliar significativamente esse número. “Cada viajante que passa pelo Porto gasta de R\$ 500,00 a R\$ 600,00 na economia local, então, estamos falando de bilhões de reais de injeção na economia”, ressaltou o deputado.

Procurado, o presidente da APS, Anderson Pomini, declarou que não há restrição regulatória para o repasse. “Na decisão da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) ficou claro que o Porto, caso não se realize o leilão do Tecon 10, poderá fazer o aporte para a construção utilizando outras fontes de recursos, inclusive recursos próprios”.

O deputado acrescentou que o cronograma está traçado, que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea) do terminal será encaminhado para análise da Antaq em julho e que, na sequência, será remetido ao Tribunal de Contas da União (TCU). “A expectativa é que o contrato seja assinado até o fim deste ano, para que as obras de transferência comecem já no ano que vem”, afirmou.

Antaq não vê impedimentos para a transferência

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) já havia concluído, em 2025, que não há impedimento para a transferência do terminal de passageiros de Outeirinhos para o Valongo.

Na época, a Antaq esclareceu para A Tribuna que a análise foi realizada em caráter consultivo e não autorizativo, a partir de consulta apresentada pela Secretaria Nacional de Portos (SNP), do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), considerando a proposta de alteração do contrato de arrendamento firmado entre o Concais e a Autoridade Portuária de Santos (APS).

O contrato de arrendamento do Concais foi renovado em 2018 e tem vigência até 2038, podendo ser prorrogado até 2048, caso ocorra a troca de área. Segundo a APS, a substituição da área arrendada por uma não arrendada dentro do porto organizado tem amparo legal.

No cenário sem prorrogação contratual, com vigência até 2038, a Antaq apurou que o valor máximo de investimento adicional que pode ser absorvido pela arrendatária, mantendo o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, é de até R\$ 447 milhões (valores de junho de 2023).

Como o custo estimado das instalações onshore (em terra firme) chega a R\$ 662 milhões, a diferença de aproximadamente R\$ 215 milhões deverá ser assumida pelo poder concedente.

Já no cenário com prorrogação do contrato até 2048, o limite de investimento adicional suportável pela arrendatária sobe para cerca de R\$ 568 milhões. Ainda assim, seria necessário um aporte complementar de aproximadamente R\$ 93,8 milhões por parte da APS para viabilizar as instalações em terra.

Em ambos os cenários, a Antaq ressaltou, na ocasião, que a implantação das instalações offshore (no mar) permanece sob responsabilidade do poder concedente.

Procurado, o Concais não retornou até a publicação desta matéria.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/06/2026

PORTO DO ITAQUI RESPONDE POR 38% DAS EXPORTAÇÕES DA SAFRA AGRÍCOLA NO BRASIL

Principal porto do Arco Norte e quarto maior porto público do País, complexo maranhense amplia a conexão do agronegócio brasileiro

Da A Tribuna.com.br 17 de junho de 2026



Empresa Maranhense de Administração Portuária tem plano de investimentos de R\$ 1,3 bilhão até 2051 (Vosmar Rosa/MPor/Divulgação)

O Porto do Itaqui, no Maranhão, já responde já responde por aproximadamente de 38% das exportações de toda a safra agrícola do Brasil, segundo dados do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

É um dos principais acessos do País para fertilizantes que alimentam a produção nacional e o principal ponto de saída para soja e milho colhidos na região Centro-Norte e destinados ao mercado internacional. O complexo é o quarto maior porto público do País e o principal do Arco Norte.

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

Geografia do Crescimento

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

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

A eficiência de Itaqui não se limita ao mar. O porto opera interligado a uma robusta malha de transporte que confere previsibilidade e agilidade ao escoamento de grãos, minérios e celulose, além da recepção de fertilizantes e combustíveis. A infraestrutura rodoviária e aeroportuária local conecta-se diretamente a três grandes ferrovias: a Transnordestina (FTL), a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Ferrovia Norte-Sul (FNS).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/06/2026

PORTO DE SANTOS AUTORIZA DRAGAGEM PARA AMPLIAR CANAL A 16 METROS E RECEBER NAVIOS MAIORES

Ordem de serviço será assinada nesta quarta-feira (17); obra de R\$ 617,9 milhões inclui aprofundamento e manutenção do canal

Por Bárbara Farias 16 de junho de 2026



Há 14 anos o canal de navegação do cais santista está com 15 metros de profundidade; ganho de um metro refletirá na capacidade do acesso (Alexsander Ferraz/AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) assinará nesta quarta-feira (17) a ordem de serviço para a dragagem de aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos para 16 metros. O contrato com a Jan de Nul do Brasil, de R\$ 617,9 milhões, com vigência de cinco anos, foi assinado na sexta-feira e inclui dragagem de

manutenção por dois anos.

Há 14 anos o canal está com 15 metros de profundidade. O ganho de mais um metro refletirá diretamente na capacidade do acesso aquaviário. “O Porto de Santos acaba de dar mais um importante e decisivo passo rumo ao futuro, planejado para 25 anos à frente”, afirmou o presidente da APS, Anderson Pomini, em vídeo enviado à imprensa.

Ele destacou o aumento do potencial logístico do principal ativo portuário brasileiro e o maior do Hemisfério Sul. “As embarcações de maior porte poderão acessar o Porto a qualquer tempo, independentemente de maré, e com carga total”, disse o gestor, ressaltando ainda que o aumento do calado operacional trará mais “segurança, eficiência e previsibilidade, reduzindo custos”.

O gestor portuário enfatizou que o aumento da profundidade destaca o cais santista como “o principal centro logístico e eficiente do País, fortalecendo toda a cadeia e se apresentando com mais competitividade para o comércio global”.

Pomini chamou atenção ainda para a sustentabilidade. “Esse serviço, ao lado do túnel (imerso Santos-Guarujá), ao lado dos acessos, garante o crescimento sustentável do Porto de Santos”.



O processo licitatório da dragagem de aprofundamento foi retomado pela APS há cerca de um mês, após o Tribunal de Contas da União (TCU) revogar a suspensão cautelar que paralisava o certame desde janeiro.

O TCU reconheceu que a desclassificação inicial do Consórcio Santos Dragagem, liderado pela Etesco, foi baseada em questão burocrática, mas manteve sua exclusão devido à alteração na composição do consórcio e às dúvidas sobre a exequibilidade da proposta após a saída de uma das empresas integrantes.

Concessão

O aprofundamento do canal para 16 metros também consta como serviço obrigatório no modelo de concessão do canal do Porto de Santos.

Em maio, a APS esclareceu que “os serviços de aprofundamento do canal não podem aguardar a conclusão desse processo”, reiterando ainda que “as matrizes de risco dos respectivos projetos consideram os reflexos e interfaces entre ambas as iniciativas”.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) cancelou a audiência pública virtual sobre a concessão do canal, que estava marcada para 23 de abril e ainda não remarcou a data. A consulta pública segue até o dia 1º de julho.

O projeto envolve um fluxo financeiro de R\$ 23,4 bilhões ao longo do contrato de 25 anos, prorrogável até 70 anos.

O investimento mínimo até o oitavo ano de contrato é de R\$ 688,1 milhões.

O canal de navegação tem 24,6 quilômetros de extensão.

A empresa

A Jan de Nul do Brasil é a filial brasileira do grupo belga Jan De Nul, líder global em dragagem, engenharia marítima, energia offshore e infraestrutura portuária. A empresa é a principal executora de obras de aprofundamento e manutenção de canais de navegação no Brasil.

Procurada para informar detalhes sobre a dragagem, a empresa não respondeu até a publicação desta matéria.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/06/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

JUSTIÇA ACEITA DENÚNCIA CONTRA BRASKEM E EX-GESTORES POR DESASTRE EM MACEIÓ

Ação penal sobre o afundamento do solo avança na Justiça Federal; ações da Braskem fecham em queda de 9,23% na B3

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

A Justiça Federal em Alagoas recebeu parcialmente a denúncia apresentada pelo Ministério Público Federal (MPF) contra a Braskem, ex-dirigentes e técnicos ligados à exploração de sal-gema em Maceió. A decisão, proferida na última sexta-feira (12) determina o prosseguimento de parte da ação penal que apura responsabilidades pelo desastre socioambiental provocado pela instabilidade do solo em bairros da capital alagoana. A decisão repercutiu no mercado financeiro nesta terça-feira (16), e as ações encerraram o dia com queda de 9,23%.



Braskem, ex-dirigentes e técnicos ligados à exploração de sal-gema se tornaram réus em ação aceita pela Justiça Federal de Alagoas. Foto: Braskem/Divulgação

Segundo informou a Justiça Federal em Alagoas, o recebimento da denúncia torna os acusados em réus na ação penal. A decisão não representa condenação, mas autoriza o avanço do processo para uma nova etapa, com citação dos réus, apresentação de defesa e posterior instrução processual, quando serão produzidas

provas antes do julgamento do mérito.

O caso trata dos impactos provocados pela atividade minerária nos bairros do Pinheiro, Mutange e Bebedouro, onde foram registrados afundamento do solo, fissuras em imóveis, tremores de terra e formação de crateras. A extração de sal-gema na região é apontada como fator que contribuiu para a instabilidade geológica que resultou na desocupação de áreas urbanas inteiras e atingiu milhares de moradores.

Na decisão, o juiz substituto da 1ª Vara entendeu que a denúncia apresentada pelo MPF atende aos requisitos legais e descreve de forma detalhada os fatos e as condutas atribuídas a cada acusado. Segundo o juiz, a peça inicial apresenta contexto geral dos fatos ao longo dos anos e indica a possível atuação ou omissão dos denunciados em relação aos crimes apontados.

“A inicial do processo traz exposição detalhada e organizada quanto aos fatos criminosos, narrando seu contexto geral ao longo dos anos, mas também indicando a possível atuação de cada um dos acusados, como teriam supostamente agido ou se omitido para consecução dos tipos penais imputados, bem como descrevendo o elemento subjetivo das infrações”, pontuou o magistrado na decisão.

Entre os crimes atribuídos pelo MPF estão poluição ambiental qualificada, elaboração e apresentação de estudos ambientais supostamente falsos ou enganosos, extração irregular de recursos minerais e dano qualificado ao patrimônio.

As acusações envolvem a Braskem e ex-gestores que atuaram em áreas relacionadas à mineração e ao licenciamento ambiental. A ação penal busca apurar a responsabilidade criminal de pessoas físicas e jurídicas ligadas à atividade de extração de sal-gema desenvolvida por décadas em Maceió.

Além de receber parcialmente a denúncia, a Justiça Federal determinou a citação dos réus para apresentação de defesa e a designação de audiência para análise de propostas de suspensão condicional do processo em casos específicos.

O juiz também deferiu pedido do MPF para que a Polícia Federal dê prosseguimento a investigações complementares relacionadas ao caso.

Parte das condutas foi considerada prescrita

Na mesma decisão, o magistrado reconheceu a prescrição de parte das condutas mais antigas apontadas na denúncia. Com isso, declarou extinta a punibilidade em situações específicas, conforme previsto na legislação penal.

Apesar da prescrição parcial, a ação penal seguirá em relação às infrações remanescentes. A partir desta etapa, os réus serão citados para apresentar resposta à acusação. Depois disso, o processo seguirá para a fase de instrução, com produção de provas, oitivas e demais atos processuais antes da decisão final.

Ações da Braskem fecham em queda na Bolsa de Valores

O resultado impactou negativamente nas ações BRKM5, da Braskem, na B3. Os papéis da companhia encerraram o pregão cotados a R\$ 8,46, recuo de 9,23% em relação ao fechamento anterior, de R\$ 9,32.

Ao longo do dia, as ações chegaram a cair para R\$ 7,92, menor valor registrado no pregão, após abertura a R\$ 9,23. A máxima do dia foi de R\$ 9,28. O volume negociado somou 15,59 milhões de ações, acima da média de 8,40 milhões, indicando maior pressão sobre os papéis da petroquímica no mercado.

Região do Mutange e Bebedouro está desabitada após afundamento de solo ocasionado pela extração de sal-gema pela Braskem



Cinco bairros em Maceió foram desocupados e estão em processo de estabilização do solo após desastre ambiental. Foto: Itawi Albuquerque / Secom Maceió

Desastre provocou esvaziamento de bairros em Maceió

O afundamento do solo em Maceió levou à desocupação de milhares de imóveis em bairros atingidos pela instabilidade geológica associada à exploração de sal-gema. Pinheiro, Mutange, Bebedouro, Bom Parto e parte do Farol foram incluídos no mapa de áreas de risco, provocando uma das maiores remoções urbanas já registradas no país.

A crise teve impacto direto sobre moradores, atividades econômicas, equipamentos públicos, imóveis privados e a dinâmica urbana da capital alagoana. Desde então, a Braskem responde a ações e acordos em diferentes esferas, envolvendo reparação, compensações, monitoramento das minas e medidas de estabilização das áreas afetadas.

Com a nova decisão da Justiça Federal, a apuração criminal entra em uma fase mais avançada, na qual serão analisadas as responsabilidades individuais e empresariais pelos danos atribuídos à atividade minerária em Maceió.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 17/06/2026

TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA DÁ PARTIDA EM COMPLEXO DE R\$ 3,6 BI NO PORTO DO PECÉM

Documento foi firmado nesta terça-feira (16). Ramal de 8,3 km vai conectar o lote 11 da ferrovia ao futuro terminal de cargas, que terá capacidade para movimentar 30 milhões de toneladas por ano

Por Bruno Brandão - De Fortaleza



Integrado à Transnordestina, o empreendimento deve transformar a logística de cargas no Ceará, ampliando a competitividade e atraindo novos negócios – Foto: Divulgação/Projeto

A Transnordestina Logística (TLSA) assinou nesta terça-feira (16) a ordem de serviço para a construção do ramal ferroviário que vai conectar o lote 11 da ferrovia ao Terminal de Uso Privado (TUP) da Nordeste Logística (Nelog), futuro terminal de cargas no Complexo do Pecém, na

Região Metropolitana de Fortaleza. O investimento combinado no ramal, no terminal e em uma esteira de escoamento de mercadorias soma R\$ 3,6 bilhões. Desse total, R\$ 3 bilhões são destinados ao

terminal, que ainda passará por processo de concorrência antes do início das obras, e R\$ 500 milhões à esteira, que vai escoar cargas como grãos e fertilizantes.

O ramal tem extensão de 8,3 km e passa pelos municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante. As obras desta etapa incluem duas obras de arte especiais, uma ponte para descarga de minério e um viaduto ferroviário, além de uma moega ferroviária destinada à descarga de grãos. A movimentação de terra prevista é de 4,3 milhões de m³, volume equivalente a 1.700 piscinas olímpicas.

A ordem de serviço foi assinada pelo governador do Ceará, Elmano de Freitas, pelo diretor-presidente da Transnordestina Logística, Ismael Trinks, pelo diretor executivo de Infraestrutura e Logística da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Tufi Daher Filho, e pelo diretor da Marquise Infraestrutura, Renan Carvalho, entre outras autoridades.

O TUP Nelog vai funcionar como terminal de armazenagem e movimentação de cargas, integrando a Transnordestina ao Complexo do Pecém. A capacidade operacional, a ser atingida de forma gradual, é de 30 milhões de toneladas por ano, em cargas como grãos, minérios, fertilizantes, carga geral e contêineres. Apesar da concorrência ainda pendente, a TLISA afirma que a construção do terminal deve começar ainda este ano. A previsão é que a estrutura entre em operação em 2028. Só na primeira fase de implantação, o empreendimento tem potencial para gerar cerca de mil empregos diretos durante a construção.



Área do Complexo do Pecém onde será construído o TUP Nelog, terminal que vai integrar a Transnordestina ao porto (Foto: Thiago Gaspar/Governo do Ceará)

Ferrovia avança no Ceará

A Fase I da Transnordestina, que vai de Paes Landim, no Piauí, até o porto do Pecém, no Ceará, tem 82% de avanço físico e deve ficar concluída no final de 2027, viabilizando a conexão direta com o porto. Desde dezembro de 2025, trens já circulam em fase de testes operacionais, transportando cargas como milho e sorgo entre os dois estados.

Para o diretor executivo de Infraestrutura e Logística da CSN, Tufi Daher Filho, o terminal de cargas é o elo que faltava para que a ferrovia cumprisse sua função logística por completo. “Essa aqui é a cereja do bolo. Não adiantava chegar ao porto com a ferrovia e não ter um terminal para recepcionar os grãos, para trazer e importar os fertilizantes e combustíveis e tantas outras cargas que tem pelo Brasil e que a logística é impeditiva”, afirmou.

Daher Filho destacou ainda o avanço das obras ao longo da ferrovia. “É uma alegria voltar ao Ceará, onde fui condecorado cidadão cearense. Hoje temos do lote 4 ao 11 e agora o ramal do Porto do Pecém. Isso prova que a empresa cearense está preparada, que a mão de obra está preparada, que

tem empresa pujante e que entrega”, disse. Ele também citou um recorde nacional registrado recentemente nas obras: “Foi em um domingo recente que a Transnordestina bateu o recorde brasileiro de montagem de superestrutura em um dia, foi 1,7 km de superestrutura montado em um dia”.



Governador Elmano de Freitas assina ordem de serviço para construção do ramal da Transnordestina ao TUP Nelog, ao lado de representantes da TLISA, CSN e Marquise Infraestrutura – Foto: Divulgação

Sobre o cronograma, o executivo da CSN projetou que, até o final de 2027, a estrutura que começa a ser construída agora já estará operacional: “Final de 2027 tudo isso que está começando hoje já terá silos de grãos, moega para receber os grãos, recepção de fertilizantes, uma estrutura gigante para receber minérios, se tiver minérios, são 84 hectares para poder expandir”.

Conexão com o Complexo do Pecém

O presidente do Complexo do Pecém, Max Quintino, avalia que os investimentos em curso reforçam a posição do porto na logística nacional. “É uma estratégia bem complexa pelo volume de investimentos e coisas que acontecem ao mesmo tempo, temos hoje um dos portos mais eficientes do país, por isso essa demanda. Conquistamos uma nova rota na Ásia, hoje uma mercadoria da China que levava até 75 dias para chegar no Ceará, hoje ela chega em até 35 dias, isso deu uma movimentação muito maior pra gente. Esse emaranhado de investimentos que hoje a gente tem aqui no complexo são fundamentais para nossa economia”, afirmou.

Quintino destacou ainda o potencial de expansão da área destinada ao terminal. “Queremos conectar essas obras, todas acabam tendo relação. O tanque de tancagem já está negociando com a Transnordestina para movimentar esse combustível. Queremos que os projetos conversem e sejam benéficos. Temos chances de aumentar esses 84 hectares iniciais. Todo o nosso perímetro é de 19 mil hectares, temos capacidade tanto terrestre como marítima”, disse.



O Complexo Industrial e Portuário do Pecém concentra investimentos estratégicos e será palco da operação – Foto: Divulgação

O secretário do Desenvolvimento Econômico do Ceará, Fábio Feijó, relacionou os investimentos na ferrovia a um projeto mais amplo de interiorização do desenvolvimento. “Mais do que crescimento, o que buscamos é o desenvolvimento econômico: transformar a riqueza em benefícios reais para o nosso povo, promovendo a interiorização do

desenvolvimento. Cada grande investidor atrai um ecossistema que apoia as comunidades locais com projetos sociais. A Transnordestina é o nosso grande instrumento para levar essa pujança ao interior do Ceará. Cada ramal e porto seco que implementamos abre espaço para novos complexos industriais. Isso é inteligência estratégica posta em prática em um estado com tantos desafios naturais”, afirmou.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 17/06/2026

CASA DOS VENTOS CAPTA R\$ 5,6 BI PARA ENERGIA DE DATA CENTER NO CE

A Casa dos Ventos fez uma captação nos Estados Unidos, levantando recursos que serão empregados em parques de energia renovável que vão fornecer energia para o data center do Pecém, no Ceará

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

Foi dado mais um passo para concretizar o data center que a Omnia vai construir no Complexo Industrial do Pecém, no Ceará. A companhia de origem cearense Casa dos Ventos realizou uma captação privada que alcançou US\$ 1,1 bilhão nos Estados Unidos, o que corresponde a R\$ 5,6 bilhões. A operação foi do tipo private placement que faz uma captação direta junto a um grupo restrito de investidores, sem realizar uma oferta pública no mercado. Na prática, a empresa comercializa títulos de dívida, debêntures, notas promissórias ou participação societária para investidores selecionados, que podem ser fundos de investimento, seguradoras, bancos ou investidores institucionais.



A Casa dos Ventos vai implantar mais parques eólicos para fornecer energia para o data center do Pecém, no Ceará. Foto: Divulgação

A oferta atraiu 23 investidores de segmentos variados como seguradoras, gestoras de ativos e fundos de pensão, levantando mais recursos do que o esperado pela Casa dos Ventos. As operações são de longo prazo, uma com 24 anos e outra, com 17 anos. A operação foi de captação de dívida e foi fechada em dólar.

Os recursos serão usados na construção de usinas eólicas e solares fotovoltaicas que produzirão energia para data centers, como os complexos eólicos em Ibiapaba, no Ceará, e em Dom Inocêncio, no Piauí, e parque Solar Paraíso, no Mato Grosso do Sul. Todos estes empreendimentos possuem contratos de venda de energia de longo prazo, incluindo empresas como a Ascenty e Omnia, que assumiu integralmente o projeto do Data Center no Pecém. A Omnia vai atender a chinesa Byte Dance, dona da rede social Tik Tok.

Os data centers gastam muita energia e só podem ser considerados verdes se consumirem energia limpa. A Casa dos Ventos é parceira no empreendimento porque vai fornecer energia de fonte eólica e solar. O futuro data center terá 200 megawatts (MW) de capacidade de tecnologia da informação e consumo estimado em aproximadamente 300 MW de energia elétrica.

As obras do data center começaram em janeiro deste ano e a entrada inicial em operação do empreendimento está prevista para o terceiro trimestre de 2027. A expansão ocorrerá gradualmente até 2029.

A implantação do data center também traça um cenário de que empreendimentos eletrointensivos deveriam se instalar na região pra consumir o excedente de energia renovável produzida no Nordeste, região que concentra parte relevante da geração renovável do País. “Os data centers são nosso principal segmento de crescimento”, afirmou Lucas Araripe, diretor-executivo da Casa dos Ventos, ao destacar a expansão da demanda energética provocada pela nova economia digital em maio último.

A Casa dos Ventos foi pioneira em implantar grandes parques eólicos no Nordeste no começo dos anos 2000. E, mais uma vez, a empresa está sendo pioneira. Ela está planejando começar a produção de “moléculas verdes” a partir de energia renovável, que podem ser usadas na fabricação de hidrogênio verde e seus derivados. No futuro, este tipo de molécula vai permitir a substituição dos combustíveis fósseis em processos onde a eletrificação direta não é suficiente. Estas moléculas também podem ser obtidas a partir do CO2 biogênico, obtido pelas usinas que fabricam etanol.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 17/06/2026

COM NAVIO-TANQUE DE 350 MIL LITROS, ALFAMARES REFORÇA ABASTECIMENTO DE NORONHA

Alfamares atuava até então com quatro embarcações de pequeno porte. O novo navio reposiciona a empresa

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

A empresa potiguar Alfamares Transportes, Apoio Marítimo e Portuário incorporou à sua operação o navio-tanque Seawolf, destinado ao transporte de cargas e combustíveis na rota entre Natal, Recife e Fernando de Noronha. Com 42 metros de comprimento, 10 metros de largura e capacidade para transportar 350 m³ de combustíveis, o equivalente a 350 mil litros, a embarcação mais que dobra a capacidade operacional da empresa.



Seawolf, navio da Alfamares/Foto: divulgação

O empréstimo do Banco do Nordeste no valor de R\$ 1,7 milhão foi contratado há dois anos, para um investimento total de R\$ 7 milhões. A operação de crédito foi contratada há dois anos e acompanhou todo o processo de encomenda, construção e entrega da embarcação, que possui casco duplo e sistemas modernos de automação e controle, garantindo mais segurança às operações e atendimento às

exigências legais do setor.

O Seawolf será utilizado no transporte marítimo de derivados de petróleo, como gasolina, diesel, querosene de aviação e nafta, atividade submetida a forte regulação ambiental. O novo equipamento fortalece a logística de abastecimento de Fernando de Noronha e amplia a capacidade da Alfamares em operações de cabotagem e apoio marítimo.

Com 35 anos de experiência, sendo 14 anos em cabotagem e apoio marítimo, a Alfamares atuava até então com quatro embarcações de pequeno porte. Entre seus principais clientes estão o Grupo Neoenergia e o Consórcio Decola Noronha, iniciativa de economia circular voltada ao arquipélago, criada em parceria entre a administração da ilha e empresas privadas.

Segundo o CEO da Alfamares, Victor Calzavara, o projeto da nova embarcação foi pensado para combinar eficiência operacional, segurança e conforto para a tripulação.

Características do navio

“O projeto desta embarcação foi pensado no equilíbrio entre o trabalho e o conforto da tripulação. Pensamos também no desenvolvimento dos aquaviários, por isso deixamos espaço para trabalharmos com três praticantes estagiários. O Seawolf foi um sonho que iniciou há dois anos e, graças ao BNB, conseguimos transformar papel em aço, ou seja, tornar realidade nosso projeto”, afirmou.

Para o superintendente do Banco do Nordeste no Rio Grande do Norte, Jeová Lins, o financiamento demonstra a capacidade do banco de apoiar projetos estratégicos para a infraestrutura regional e para a logística marítima.

“Nós financiamos do microempreendedor aos grandes grupos empresariais. Com a exploração da Margem Equatorial, as grandes petroleiras vão precisar contratar os serviços de médias e pequenas empresas. No mar ou em terra, estamos atentos às oportunidades de negócios, que vão trazer o desenvolvimento que nossa região tanto almeja”, disse.

A incorporação do Seawolf representa um avanço na estrutura logística da Alfamares e reforça a importância de investimentos em transporte marítimo para garantir o abastecimento regular de cargas e combustíveis em Fernando de Noronha.

Alfamares Transportes, Apoio Marítimo e Portuário é, empresa com atuação em cabotagem, apoio portuário e transporte de granel líquido. Entre os principais clientes atendidos estão o Grupo Neoenergia, ligado ao abastecimento elétrico da ilha, e o Consórcio Decola Noronha, iniciativa voltada à economia circular no arquipélago.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 16/06/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

WORKSHOP DEBATE OPORTUNIDADES PARA RECICLAGEM SUSTENTÁVEL DE NAVIOS E PLATAFORMAS DE PETRÓLEO NO BRASIL

Evento promovido pela ANTAQ reuniu especialistas para discutir desafios regulatórios, ambientais e econômicos associados ao descomissionamento de estruturas offshore e embarcações



Brasília, 16/06/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta terça-feira (16), workshop voltado à discussão das perspectivas para o descomissionamento e a reciclagem sustentável de plataformas offshore e navios no Brasil. O encontro ocorreu presencialmente e de modo virtual, reunindo representantes do setor público, da iniciativa privada e especialistas para debater oportunidades, desafios regulatórios e necessidades de infraestrutura para o desenvolvimento dessa atividade no país.

Na abertura do evento, o diretor da ANTAQ Wilson Lima Filho destacou a importância de ampliar o debate sobre o tema e promover a construção de conhecimento capaz de subsidiar futuras políticas públicas voltadas ao setor aquaviário e portuário: “Esse é um assunto de extrema importância para o país. O movimento à favor dessa iniciativa pode gerar empregos diretos e indiretos e, ainda, promover o desenvolvimento da economia brasileira”.

No decorrer do workshop, o superintendente de Regulação da ANTAQ, José Renato Fialho, apresentou o painel “Perspectivas da ANTAQ sobre o Descomissionamento em Áreas Portuárias”, abordando aspectos regulatórios relacionados ao tema e os desafios para a implementação dessas operações nos portos brasileiros.

Descomissionamento de estruturas offshore e navios

A reciclagem de embarcações e plataformas offshore representa uma importante oportunidade econômica para o país, especialmente diante da existência de infraestrutura industrial e estaleiros que podem ser adaptados para essa finalidade. Além disso, a atividade contribui para a economia circular ao possibilitar a recuperação de grandes volumes de aço de alta qualidade, material que pode ser reutilizado na produção siderúrgica, reduzindo impactos ambientais e contribuindo para metas de descarbonização.

Um dos convidados do encontro, o professor Newton Pereira do Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF), traçou um panorama do mercado internacional de reciclagem naval - atualmente concentrado em países do sul da Ásia, e destacou o potencial brasileiro para ampliar sua participação nesse segmento.

Segundo o especialista, existe a necessidade de adequações das instalações portuárias, aperfeiçoamento dos processos de licenciamento ambiental e fortalecimento da segurança jurídica para novos investimentos: “Porto de Açu desde 2020 é modelo para esse cenário, pois faz o trabalho de pré-limpeza desses navios como preparação para a reciclagem. Os demais portos precisam de adequações, como um piso impermeável, por exemplo, e, ainda, é necessário que eles elaborem um plano de reciclagem da instalação”, concluiu.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 16/06/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

GOVERNO DO BRASIL LIBERA CERCA DE R\$ 35 MILHÕES PARA MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE JI-PARANÁ (RO)

Investimento vai triplicar a capacidade do terminal, garantindo mais conforto, segurança e eficiência operacional aos passageiros



Novo terminal de 2.255 m² terá capacidade de 240 passageiros na hora de pico. Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Ji-Paraná, segundo município mais populoso de Rondônia, destaca-se por sediar o principal polo aeroportuário da região. Agora, o Aeroporto da cidade se prepara para receber um investimento de R\$ 35 milhões do Governo do Brasil, assinado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, nesta terça-feira (16).. Os recursos serão destinados a um conjunto de melhorias que ampliarão a capacidade operacional, reforçarão a

segurança e contribuirão para o fortalecimento da infraestrutura aeroportuária local.

Para o ministro, a medida é uma transformação na infraestrutura do estado. “O governo do Brasil tem feito um grande investimento em infraestrutura em todas as regiões do Brasil e em Rondônia não é diferente. Esse valor vai triplicar o tamanho desse terminal. Hoje a capacidade é de 800 m² e vamos para 2.255 m²”, explicou Franca.

O governador Coronel Marcos Rocha comemorou o início da operação. “Muitas pessoas serão atendidas e há a possibilidade do aumento do número de voos aqui. Por isso, nós vemos a importância dessas intervenções para o desenvolvimento, tanto da nossa população, como também do agronegócio”, ressaltou.

Infraestrutura

O novo terminal de 2.255 m² terá capacidade de 240 passageiros na hora de pico. Serão instalados ainda novos equipamentos de embarque e desembarque como três esteiras alimentadoras, duas esteiras coletoras, uma esteira de ligação, uma direcionadora vertical motorizada e um carrossel para bagagem despachada.

O aeroporto também será adaptado para pessoas com deficiência, com projeto de acessibilidade em sanitários, além de rotas acessíveis e dimensões mínimas de acesso. As obras contemplam ainda a infraestrutura externa. O estacionamento será ampliado para 7.800 m², com 247 vagas para automóveis, 28 para motocicletas, 8 para PCD e 13 para idosos.

Além de Ji-Paraná, o Governo Federal investiu mais de R\$ 346 milhões na infraestrutura aeroportuária do estado. Foram contemplados os aeroportos de Ariquemes, Vilhena, Cacoal, Guajará-Mirim e Costa Marques.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 17/06/2026

BRASILEIROS TERÃO MAIS DE 1,1 MIL VOOS PARA ACOMPANHAR A COPA DO MUNDO DE FUTEBOL

Levantamento do MPor mapeia oferta de voos para Estados Unidos, Canadá e México durante o torneio



Levantamento aponta a existência de 1.148 voos para sedes da copa de mundo de 2026.

Quem pretende acompanhar de perto a Copa do Mundo de 2026 encontrará uma extensa oferta de conexões aéreas partindo do Brasil. Levantamento feito pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aponta a existência de 1.148 voos ligando aeroportos brasileiros às cidades que sediarão as partidas do torneio nos Estados Unidos, no Canadá e no México, durante os meses de junho e julho.

Os Estados Unidos concentram a maior parte das operações, com 1.036 voos programados para aeroportos próximos às cidades sede. O destaque é Miami, principal porta de entrada de brasileiros no país, com 321 voos. Orlando aparece em seguida, com 204 operações, seguida pela região de Nova York e Nova Jersey, com 166 voos somados entre os aeroportos JFK e Newark.

Outros importantes centros de conexão também registram movimentação expressiva, como Houston, com 76 voos; Atlanta, com 62; Fort Lauderdale, com 43; Dallas, com 39; Los Angeles, com 28; e Boston, com 21 operações.

No México, foram identificados 90 voos, dos quais 77 têm como destino a Cidade do México, sede da partida de abertura da Copa do Mundo. Cancún contabiliza outras 13 operações.

Já o Canadá registra 44 voos ligando o Brasil aos aeroportos de Toronto e Montreal, cidades que também receberão jogos do torneio.

Além de facilitar o deslocamento de turistas brasileiros durante a Copa do Mundo, a expansão da malha aérea contribui para impulsionar o turismo, os negócios e a geração de oportunidades econômicas. A expectativa é que a crescente demanda por viagens internacionais fortaleça ainda mais os laços entre o Brasil e o mundo.

Se você ainda vai viajar, vale a pena se preparar. O Ministério de Portos e Aeroportos reuniu informações e orientações essenciais para tornar sua viagem mais segura e confortável. Confira nesta reportagem: Copa do Mundo: o que pode levar na bagagem e quais cuidados devem ser tomados antes da viagem.

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

Data: 16/06/2026

NA ARGENTINA, MINISTRO TOMÉ FRANCA PARTICIPA DE MISSÃO DE COOPERAÇÃO ENTRE BRASIL E AMÉRICA DO SUL

Missão reúne autoridades e entidades do setor para debater integração logística regional e desenvolvimento da navegação interior

Entre os dias 17 e 18 de junho, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, cumpre agenda oficial em Buenos Aires, na Argentina, para fortalecer a cooperação entre países da América do Sul em temas ligados à logística, conectividade e integração da região. A missão reúne representantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e de órgãos do Governo Federal, autoridades argentinas e entidades setoriais.

Entre os compromissos previstos, estão encontros com autoridades do setor de transporte aéreo da Argentina, representantes de companhias aéreas e operadores aeroportuários, além de visita técnica ao Porto de Buenos Aires.

Uma das principais agendas será a participação no evento Diálogos Hidroviáveis Internacional, que irá debater o futuro da navegação fluvial na América do Sul, com foco especial na Hidrovia Paraguai-Paraná. Promovido por entidades ligadas aos setores portuário e hidroviário dos países participantes, o evento discutirá temas como transição energética, sustentabilidade, segurança jurídica, desenvolvimento da indústria naval e mecanismos de financiamento para embarcações sustentáveis.

Serviço:

- O quê: Missão oficial do Ministério de Portos e Aeroportos à Argentina
- Data: 17 e 18 de junho de 2026
- Local: Buenos Aires, Argentina

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

Data: 16/06/2026

PACTO PELA SUSTENTABILIDADE REÚNE MAIS 51 ORGANIZAÇÕES EM COMPROMISSO COM A AGENDA ESG



Parceria entre o Ministério de Portos e Aeroportos e a iniciativa privada busca contribuir com a transformação sustentável da infraestrutura logística brasileira

Iniciativa busca estimular práticas de ESG

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) registrou a adesão de 51 organizações ao Pacto pela Sustentabilidade em 2026. A iniciativa busca fortalecer a adoção da agenda ESG, que reúne práticas ambientais, sociais e de governança nos setores portuário, aquaviário e aeroportuário. A iniciativa integra a Política

de Sustentabilidade do Ministério, instituída pela Portaria nº 58, de 24 de janeiro de 2025.

Ao todo, o MPor recebeu 54 inscrições, sendo 9 de instituições públicas e 45 de empresas privadas. Dos setores representados, 10 inscrições são da área de aviação e 44 do segmento portuário. Após análise dos critérios estabelecidos, 51 candidaturas foram consideradas aptas e seguirão para as próximas etapas do processo.

"O Governo do Brasil quer aliar obras de infraestrutura com boas práticas nas áreas ambiental, social e de governança. Para isso, é fundamental incluir todos nesse processo. O Pacto pela Sustentabilidade surge como um incentivo para que mais empresas se comprometam e também assumam a responsabilidade pelo país", afirma o ministro Tomé Franca.

A coordenadora geral de Sustentabilidade, Rafaela Gomes, destaca que, neste ano, houve um avanço significativo no processo de inscrição das organizações, que agora é totalmente digitalizado. "Disponibilizamos um sistema, implantado em parceria com a INFRA S.A. Essa automatização será benéfica para os participantes, que terão maior padronização no envio dos Planos, e para o MPor, na operacionalização das etapas do Pacto", explica.

Próximas etapas

Após a fase inicial de cadastro e validação das inscrições, começa a fase de envio de Planos de Ação, na qual as empresas participantes indicarão as ações que executarão em 2026 para concorrer ao Selo.



As organizações deverão apresentar uma agenda anual de sustentabilidade, contendo ações, metas, cronograma de execução, indicadores de desempenho e previsão de investimentos. O plano deverá contemplar iniciativas nos eixos de meio ambiente, desenvolvimento social e governança, acompanhadas de indicadores que permitam monitorar os resultados alcançados.

Entre os temas prioritários previstos pelo pacto estão a redução das emissões de gases de efeito estufa, a transição energética, a gestão eficiente de recursos naturais, a promoção da equidade de gênero e raça, o fortalecimento das relações com comunidades locais e tradicionais, além da implementação de políticas de integridade e combate à corrupção.

As organizações que atenderem aos requisitos previstos poderão receber o Selo de Sustentabilidade, concedido nos níveis Bronze, Prata, Ouro e Diamante, de acordo com o grau de comprometimento e ações implementadas.

Além do reconhecimento público, as empresas certificadas poderão ter acesso a incentivos previstos pelo programa, como prioridade em análises de projetos, habilitação para emissão de debêntures incentivadas e pontuação diferenciada em premiações promovidas pelo Ministério.

Todas as ações desenvolvidas pelas empresas serão acompanhadas pela coordenação do programa ao longo de todo o período de vigência do pacto. Ao final do ciclo, as participantes deverão apresentar um relatório de resultados com evidências das iniciativas executadas e do cumprimento das metas estabelecidas.

O ano de 2026 será dedicado à execução das ações cadastradas, enquanto a entrega dos prêmios será realizada em 2027.

Sobre a Política

A Política de Sustentabilidade do MPor foi instituída pela Portaria 58, de janeiro de 2025, e estabelece diretrizes para fortalecer a governança ambiental, climática e social nos setores portuário, aquaviário e aeroportuário.

A iniciativa busca garantir que a infraestrutura logística brasileira opere de forma alinhada à preservação ambiental, à responsabilidade social, à transparência e ao interesse público, além de incentivar a adoção de práticas sustentáveis pelo setor privado, por meio do Pacto pela Sustentabilidade.

Relação das empresas que aderiram ao Pacto da Sustentabilidade do MPor:

Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina

- Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A.
- Autoridade Portuária de Santos
- Azul Linhas Aéreas SA
- Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A
- Brasil Terminal Portuário S/A
- Bunker One Combustíveis e Lubrificantes LTDA
- Cargill Agrícola S.A
- Cattalini Terminais Marítimos S/A
- Companhia Auxiliar de Armazéns Gerais
- Complexo Industrial e Portuário do Pecém
- Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A.
- Corredor Logística e Infraestrutura S.A
- DP World Brasil
- EDGE COMERCIALIZACAO S.A
- Eldorado Brasil Celulose Logística Ltda.
- Empresa Maranhense de Administração Portuária

- Ferroport Logística Comercial Exportadora S.A.
- ICTSI Rio Brasil Terminal
- Infraero
- Inframerica Concessionária do Aeroporto de Brasília S/A
- Intermarítima Portos e Logística S.A
- Itapoá Terminais Portuários SA
- LOG-IN Logística Intermodal S.A.
- Maersk
- Motiva Infraestrutura de Mobilidade S.A
- Norsul
- Petrobras Transporte S.A. - Transpetro
- Porto de São Francisco do Sul
- Porto do Açu Operações S.A
- Porto Sudeste do Brasil S.A.
- Portonave S/A - Terminais Portuários de Navegantes
- Portos RS - Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul
- Rocha Terminais Portuários e Logística
- SAAM Towage Brasil
- Santos Brasil Participações S.A
- SPE Concessionária Aeroeste Aeroportos S.A.
- SPE Novo Norte Aeroportos S.A
- Suape Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros
- Super Terminais Comércio e Indústria Ltda
- TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá
- TEAG - Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá
- TES Terminal Exportador de Santos
- TESC - Terminal Santa Catarina S/A
- Total Linhas Aéreas S/A
- Unimar Agenciamentos Marítimos Ltda
- Vast Infraestrutura S.A.
- VLI Multimodal S.A.
- Vopak S.A
- Vports Autoridade Portuária S.A.
- Wilson Sons SA

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

Data: 16/06/2026

MPOR FIRMA ACORDO PARA FORTALECER PROTEÇÃO DE CRIANÇAS, ADOLESCENTES E MULHERES EM PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS

Parceria com Conselho Nacional do Ministério Público e Ministério Público Militar prevê ações de prevenção, capacitação e combate à violência em todo o país



A iniciativa prevê a promoção de ações conjuntas voltadas à proteção e à garantia de direitos nos setores portuário, hidroviário e aeroviário do país, com foco em prevenção, capacitação, fortalecimento das redes de acolhimento e enfrentamento às violações.
Foto: Divulgação/Ministério Público Militar

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) assinou, nesta terça-feira (16), em Brasília, o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) “Manas que Protegem”, em parceria com o Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP) e o



Ministério Público Militar, para ampliar a proteção de crianças e adolescentes e fortalecer o enfrentamento à violência contra mulheres nos portos, aeroportos e hidrovias brasileiros.

A iniciativa prevê a promoção de ações conjuntas voltadas à proteção e à garantia de direitos nos setores portuário, hidroviário e aeroviário do país, com foco em prevenção, capacitação, fortalecimento das redes de acolhimento e enfrentamento às violações.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, além de impulsionarem o desenvolvimento econômico do país, portos, aeroportos e hidrovias também precisam ser espaços de cidadania e proteção. “Com este acordo, unimos esforços para ampliar a prevenção, fortalecer as redes de acolhimento e garantir que trabalhadores e operadores estejam preparados para identificar e enfrentar situações de violência e vulnerabilidade. Proteger crianças, adolescentes e mulheres é uma responsabilidade coletiva e um compromisso do Ministério”, afirmou.

Para a Diretora de Assuntos Econômicos do MPor, Helena Venceslau, que esteve presente no evento, a presença do Ministério em diferentes regiões do país fortalece o alcance das ações e amplia a capacidade de prevenção. “Temos uma capacidade de alcance em diferentes regiões do país e queremos transformar essa presença em uma rede cada vez mais forte de proteção. A união entre instituições e setor privado é fundamental para ampliar a prevenção e garantir a continuidade dessas ações”, destacou.

Ações de proteção à infância e juventude

Durante o evento, também foi lançado o Guia de Proteção à Infância e Juventude, elaborado pela Ouvidoria do MPor. O material reúne orientações para profissionais que atuam no ambiente aquaviário, com foco na prevenção, identificação e enfrentamento de violações de direitos. A iniciativa é resultado de parceria entre o Ministério e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com colaboração do IBI Social e da Childhood Brasil e revisão do Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP).

Para a ouvidora do MPor, Maíra Cervi, a iniciativa fortalece a atuação integrada entre instituições e amplia as ações preventivas dentro do setor. “Estamos trabalhando em várias frentes para transformar essa presença em uma rede cada vez mais forte de proteção, conectando instituições e parceiros para ampliar ações de prevenção, acolhimento e enfrentamento às violações de direitos”, afirmou.

Para a diretora substituta da Antaq, Cristina Castro, a proteção de crianças e adolescentes precisa ocupar lugar central nas ações institucionais. “Não existe desenvolvimento sem proteção e não existe futuro sem o cuidado com nossas crianças, adolescentes e mulheres. Os portos movimentam cargas, mas também transformam vidas e realidades. Temos a responsabilidade de fazer desses espaços ambientes cada vez mais seguros, capazes de acolher, prevenir violências e proteger quem mais precisa”, concluiu.

O evento contou ainda com apoio do IBI Social e da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (AbepH), promovendo debates sobre prevenção à violência e à exploração infantil, além do lançamento do barco Infância Protegida, iniciativa da Childhood Brasil.

Participaram também representantes Ministério das Mulheres, Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania, Ministério do Turismo, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), além de especialistas e representantes de instituições ligadas à proteção de crianças, adolescentes e mulheres.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 16/06/2026

INVESTIMENTOS DO GOVERNO DO BRASIL IMPULSIONAM MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA DE RONDÔNIA

Aporte de R\$ 35 milhões em Ji-Paraná faz parte de um conjunto amplo de ações do Ministério de Portos e Aeroportos no estado



Rondônia tem sido foco de inúmeros investimentos do Governo do Brasil em sua infraestrutura - Imagem: Eduardo Oliveira/MPor

A assinatura da ordem de serviço para modernizar o Aeroporto de Ji-Paraná, realizada nesta terça-feira (16), marca mais uma etapa dos investimentos do Governo Federal na infraestrutura de transportes de Rondônia. Com aporte de R\$ 35 milhões, a obra ampliará a capacidade operacional do terminal e integra um conjunto de ações conduzidas pelo Ministério de

Portos e Aeroportos (MPor) para fortalecer a conectividade e a logística do estado.

O investimento foi formalizado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, durante agenda no município, e contempla melhorias que vão ampliar a capacidade do aeroporto, modernizar equipamentos operacionais e aumentar o conforto e a segurança dos passageiros.

Segundo o ministro, a obra demonstra o compromisso do Governo Federal com o desenvolvimento da infraestrutura de transportes em Rondônia. “Sob a liderança do presidente Lula, o Governo Federal voltou a investir em infraestrutura em todas as regiões do país. Em Rondônia, estamos investindo em aeroportos, portos e hidrovias, para impulsionar o desenvolvimento econômico, a integração regional e a geração de oportunidades para a população rondonense”, afirmou.

O governador de Rondônia, Coronel Marcos Rocha, destacou a importância das intervenções para o estado. “Muitas pessoas serão atendidas e há a possibilidade do aumento do número de voos aqui. Por isso, nós vemos a importância dessas intervenções para o desenvolvimento, tanto da nossa população, como também do agronegócio”, ressaltou.

Mais capacidade para Ji-Paraná

Principal polo aeroportuário da região central de Rondônia, Ji-Paraná receberá um novo terminal de passageiros com 2.255 m², quase três vezes maior que a estrutura atual, de cerca de 800 m². A ampliação permitirá ao aeroporto atender até 240 passageiros nos horários de pico.

As obras incluem a instalação de novos equipamentos de embarque e desembarque de bagagens, adequações de acessibilidade para pessoas com deficiência, ampliação do estacionamento e melhorias na infraestrutura externa do terminal. Além de reforçar a segurança e a eficiência operacional, a modernização busca preparar o aeroporto para acompanhar o crescimento da demanda por transporte aéreo na região.

Investimentos federais em Rondônia

A modernização do Aeroporto de Ji-Paraná integra um conjunto amplo de investimentos realizados pelo Governo Federal para fortalecer a infraestrutura de transportes em Rondônia. Desde 2023, o Ministério de Portos e Aeroportos tem ampliado os aportes em aeroportos, portos e hidrovias do estado.

Na aviação, além dos R\$ 35 milhões destinados à ampliação do aeroporto de Ji-Paraná, o Governo Federal autorizou, em 2024, obras que somam R\$ 50 milhões para requalificação do aeroporto de Ariquemes. As mudanças irão permitir a operação de voos comerciais regulares e ampliar a integração da região do Vale do Jamari com outras partes do país.



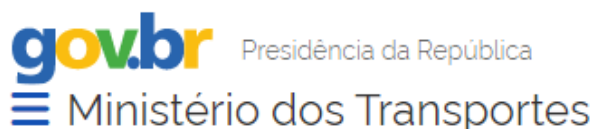
Também foram destinados mais de R\$ 124 milhões aos aeroportos de Vilhena e Cacoal, por meio do Programa AmpliAR, para adequação da infraestrutura, ampliação dos terminais de passageiros e preparação dos aeroportos para receber aeronaves a jato de médio porte.

Em 2024, o Aeroporto Internacional Governador Jorge Teixeira, em Porto Velho, passou por obras de reforma e ampliação que modernizaram a infraestrutura do terminal, incluindo melhorias na pista de pouso e decolagem, nas áreas de embarque e desembarque e no terminal de cargas.

Os investimentos também alcançam o setor hidroviário. Em maio deste ano, o Governo Federal assinou contrato de R\$ 123,6 milhões para a execução de dragagem de manutenção contínua no Rio Madeira, uma das principais hidrovias da Região Norte. Com vigência até 2029, a iniciativa busca garantir a navegabilidade durante os períodos de estiagem, ampliar a segurança do transporte fluvial e assegurar o abastecimento de cidades da Amazônia.

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

Data: 16/06/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA VIADUTO EM SÃO JOÃO DE MERITI (RJ)

Empreendimento de R\$ 62 milhões elimina retenções provocadas pela passagem de trens e melhora a mobilidade urbana no município

O ministro dos Transportes, George Santoro, inaugura nesta quinta-feira (18) o Viaduto Roberto Mattos Costa, conhecido como Betão de Madureira, em São João de Meriti, no Rio de Janeiro. O projeto recebeu investimento de R\$62 milhões e visa melhorar a mobilidade urbana na cidade, com mais fluidez ao trânsito, segurança e qualidade de vida para a população estimada em 466 mil pessoas, que divide a circulação com a operação ferroviária que corta o município.

Com cerca de 355 metros de extensão, a estrutura integra os investimentos previstos na renovação da concessão da MRS Logística. O empreendimento conta com duas rotatórias de acesso, uma no sentido São Paulo e outra no Rio de Janeiro. A iniciativa elimina os períodos de espera provocados pela passagem dos trens, permite o cruzamento entre as vias sem interrupções e garante maior eficiência ao tráfego local, sem a necessidade de retenção de veículos durante a circulação dos vagões de carga, beneficiando motoristas, pedestres e moradores da região.

Atualmente, no trecho do modal ferroviário são transportados pela MRS, principalmente, contêineres, insumos siderúrgicos, materiais para a construção civil, minério de ferro e produtos agrícolas para os principais portos da região Sudeste.

Cobertura de imprensa

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

Serviço

Entrega do Viaduto de São João de Meriti (RJ)

Data: Quinta-feira, 18 de junho

Horário: 9h30

Local: Avenida Ana Brito da Silva, Bairro Tomazinho – ao lado do viaduto Betão do Madureira

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

Data: 17/06/2026



PORTAL PORTO GENTE

JUSTIÇA TRAVA, NA MESMA SEMANA, CONDOMÍNIO LOGÍSTICO E DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS

Decisões liminares atingem dois dos principais projetos em andamento no maior porto da América Latina

Redação Portogente

Duas decisões judiciais proferidas na última terça-feira (16) colocaram em xeque, ao mesmo tempo, dois dos projetos mais estratégicos em andamento no Porto de Santos: a licitação para implantação de um condomínio logístico e a obra de aprofundamento do canal de navegação.

Duas decisões judiciais proferidas na última terça-feira (16) colocaram em xeque, ao mesmo tempo, dois dos projetos mais estratégicos em andamento no Porto de Santos: a licitação para implantação de um condomínio logístico e a obra de aprofundamento do canal de navegação. Os dois processos, que tramitam em instâncias diferentes da Justiça Federal, foram suspensos por decisões liminares que atendem a recursos de empresas que contestam as regras dos respectivos certames conduzidos pela Autoridade Portuária de Santos (APS).



Imagem/APS

Condomínio logístico volta a parar na Justiça

No primeiro caso, o desembargador federal Nery Júnior, do Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF3), concedeu efeito suspensivo a um recurso da Abratec (Associação Brasileira dos Terminais de

Contêineres) contra a licitação da APS para implantação e operação de um condomínio logístico no porto. Com a decisão, o procedimento licitatório foi paralisado novamente, repetindo o que já havia ocorrido em dezembro do ano passado.

A disputa em torno do empreendimento não é nova. À época, a primeira instância chegou a suspender a licitação por meio de uma liminar, que depois foi revogada após a Justiça negar o pedido da Abratec. A entidade recorreu ao TRF3, e agora obteve a reversão desse quadro: o efeito suspensivo restabelece, na prática, os efeitos daquela liminar concedida em dezembro.

O argumento central da Abratec é que o edital teria classificado a área destinada ao condomínio logístico como não afeta à operação portuária, em descompasso com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto, aprovado em 2020, que reservaria o local para movimentação e armazenagem de contêineres. A associação também questiona barreiras que, segundo ela, dificultaram a participação de empresas que já operam terminais de contêineres em Santos — fator que teria contribuído para que apenas uma proposta fosse apresentada na disputa. Ao analisar o recurso, o desembargador considerou relevantes tanto a alegação sobre a área em desacordo com o PDZ quanto os apontamentos sobre restrição à ampla defesa e à livre concorrência.

 **Decisão judicial:** O TRF3 concedeu efeito suspensivo ao recurso da Abratec e determinou a paralisação da licitação do condomínio logístico até nova análise do mérito.

Dragagem tem ordem de serviço suspensa um dia antes da assinatura

No segundo caso, a 1ª Vara Federal de Santos concedeu liminar suspendendo a emissão da ordem de serviço para o início das obras de aprofundamento do canal de navegação do porto, que ampliaria a profundidade de 15 para 16 metros. O documento seria assinado pela APS nesta quarta-feira (17), mas a decisão do juiz federal Diogo Henrique Valarini também impediu, até o julgamento do mérito, a homologação final da licitação e a assinatura do contrato administrativo com a vencedora do certame.

A liminar foi concedida em mandado de segurança apresentado pela DTA Engenharia, empresa que disputou a licitação e perdeu para a Jan De Nul do Brasil Dragagem. Segundo a DTA, a proposta vencedora apresentaria indícios de inexequibilidade, com descontos considerados excessivos em itens da planilha de preços, além de possíveis inconsistências técnicas que teriam sido introduzidas durante as diligências do processo licitatório. A empresa alega ainda que a APS não teria apresentado fundamentação técnica individualizada suficiente ao rejeitar os recursos administrativos apresentados por ela ao longo da disputa.



Dragagem suspensa: A Justiça Federal impediu a emissão da ordem de serviço e a assinatura do contrato para o aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos.

Dois processos-chave, dois reveses no mesmo dia

Embora tratem de objetos distintos — um imóvel logístico e uma obra de infraestrutura marítima —, as duas decisões têm em comum o fato de paralisarem, em caráter provisório, processos licitatórios da APS que vinham avançando rumo a etapas decisivas: a assinatura de contrato, no caso da dragagem, e a continuidade do certame, no caso do condomínio logístico.

Em ambas as situações, trata-se de decisões liminares, sujeitas a recurso e a reavaliação quando os respectivos méritos forem julgados pela Justiça. A APS ainda não se manifestou publicamente sobre os efeitos das duas suspensões em seu cronograma de obras e contratações no porto.



Análise Portogente:

As duas decisões judiciais representam um revés momentâneo para projetos considerados estratégicos pela Autoridade Portuária de Santos. Tanto o condomínio logístico quanto a dragagem do canal estão diretamente relacionados à ampliação da capacidade operacional do porto e ao atendimento da crescente demanda por movimentação de cargas. Embora as suspensões tenham caráter provisório, os questionamentos apresentados pelas empresas recorrentes evidenciam a importância de processos licitatórios com ampla segurança jurídica, transparência e alinhamento aos instrumentos de planejamento portuário.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/06/2026

COM OU SEM LEILÃO DO TECON 10: OBRAS DO NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS NO VALONGO ESTÃO GARANTIDAS



Novo Terminal de Passageiros no Valongo avança e promete ampliar capacidade turística de Santos

Além do novo terminal, o Parque Valongo dobrará capacidade em julho com a entrega do Armazém 3; recursos também já estão assegurados para as obras dos armazéns 1 e 2 e para a restauração da Casa de Pedra.

O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSD) anunciou um marco histórico para o desenvolvimento de Santos e da Baixada Santista. Após reunião com o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), o parlamentar confirmou que a transferência do Terminal de Passageiros

para a área do Valongo sairá do papel, independentemente do andamento do leilão do terminal de contêineres Tecon 10.

A proposta inicial previa que o vencedor do leilão do Tecon 10 ficaria responsável por investir R\$ 1,2 bilhão na obra do Terminal de Passageiros. No entanto, diante dos adiamentos provocados pela judicialização do processo, o deputado e o presidente da APS, Anderson Pomini, alinharam uma solução definitiva.

DESTAQUE PORTOGENTE

Mesmo que o leilão do Tecon 10 não avance, a APS possui recursos em caixa para executar a transferência do Terminal de Passageiros para o Valongo, ampliando a capacidade anual de atendimento de 1,2 milhão para 2,5 milhões de passageiros.

"Se sair o Tecon, ótimo, quem ganhar faz a obra. Se não sair, a APS tem dinheiro em caixa para executar a obra do Terminal de Passageiros. Nós vamos ter o Terminal de Passageiros sendo transferido da Concais para o Valongo, que esse é o nosso objetivo. Vai dobrar a capacidade do terminal que hoje é de 1,2 milhões de passageiros para 2,5 milhões de passageiros. Cada viajante que passa pelo Porto gasta de R\$ 500,00 a R\$ 600,00 na economia local. Então estamos falando de bilhões de reais de injeção na economia", explicou Paulo Alexandre.

Além de Santos, o parlamentar afirma que a transferência vai transformar a infraestrutura turística da região. O novo Terminal de Passageiros vai beneficiar a economia de todas as cidades da Baixada Santista, pois vai gerar empregos e oportunidades de Bertioga a Peruíbe. O local vai contar com um edifício-garagem com passarela de ligação com o Terminal e escadas rolantes.

O deputado federal explicou ainda que o cronograma está traçado: em julho, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) será encaminhado para análise da Antaq. Na sequência, vai para o Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa é que o contrato seja assinado até o fim deste ano, para que as obras de transferência comecem já no ano que vem.

Revitalização completa do Parque Valongo

O novo complexo de passageiros será erguido ao lado do Armazém 1, considerado por Paulo Alexandre Barbosa como a "cereja do bolo" do Parque Valongo. Em apenas três anos, áreas que ficaram em ruínas por mais de meio século tiveram sua cessão garantida à Prefeitura de Santos e receberam investimentos do setor privado, um tempo recorde para projetos dessa magnitude.

Com emenda do parlamentar, a primeira etapa já é uma realidade com o Armazém 4. Em julho, ainda de acordo com PAB, será entregue o Armazém 3, dobrando a capacidade de atendimento do Parque Valongo.

Paulo Alexandre confirmou que os recursos já estão assinados e garantidos para a execução das obras nos Armazéns 1 e 2, além da restauração da emblemática Casa de Pedra, localizada entre os armazéns 3 e 4, e da construção de um novo atracadouro para lanchas e embarcações. Todas as obras fazem parte da revitalização do Centro Histórico de Santos.

Análise Portogente

A transferência do Terminal de Passageiros para o Valongo representa uma das iniciativas mais relevantes para a integração entre porto, turismo e desenvolvimento urbano em Santos. Somada à revitalização dos armazéns históricos e à recuperação da Casa de Pedra, a medida fortalece o Centro Histórico como novo polo de atração econômica e turística, ampliando a capacidade de recepção de cruzeiristas e potencializando os impactos positivos sobre comércio, serviços e geração de empregos em toda a Baixada Santista.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/06/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O INTERIOR DO BRASIL QUER VOAR

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os aeroportos do Centro-Oeste movimentaram 33,7 milhões de passageiros nos quatro primeiros meses de 2026, o maior volume para o período em uma década, superando inclusive os números pré-pandemia de 2019. O dado é relevante não apenas como indicador de recuperação do setor aéreo, mas como sinal de uma demanda que o Brasil conhece há décadas e ainda atende de forma incompleta: a necessidade de conectividade aérea no interior de um país continental, onde rodovias longas e ferrovias escassas fazem do avião o único modal capaz de garantir mobilidade real entre municípios separados por centenas de quilômetros.

O crescimento mais eloquente não está, neste caso, nos grandes terminais. Brasília cresceu 11,1%, número expressivo para um hub de sua dimensão. Mas são os aeroportos do interior que revelam o fenômeno com maior clareza. Sinop, polo do agronegócio mato-grossense, registrou alta de 14,5%. Bonito, destino de ecoturismo em Mato Grosso do Sul, cresceu 53,6%. Dourados, que retomou operações comerciais após obras de infraestrutura, já movimenta quase 20 mil passageiros em quatro meses. Esses não são números de aeroportos maduros que crescem por inércia, mas sinais de mercados reprimidos que respondem com vigor quando a oferta de voos aparece. O que eles demonstram é que a demanda por aviação regional no interior do Brasil existe, é robusta e está sendo sistematicamente subestimada.

A tensão entre esse crescimento e a crise que o setor aéreo atravessa é real e não pode ser ignorada. Como o BE News destacou recentemente, a alta do querosene de aviação, que praticamente dobrou de preço em menos de três meses antes de recuar parcialmente, provocou o cancelamento de mais de 6.200 voos em dois meses em todo o país, com impacto desproporcional justamente sobre as rotas regionais de menor densidade. Gol e Azul, as companhias com maior presença no interior brasileiro, concentraram mais de 86% dos cortes. O crescimento dos aeroportos do Centro-Oeste nos primeiros quatro meses do ano é, em parte, o retrato de um período anterior à escalada mais aguda do combustível. E o desafio real é garantir que esse crescimento não seja revertido por uma estrutura de custos que torna as rotas regionais as mais vulneráveis a qualquer choque externo.

O BE News entende que o Governo Federal precisa avançar em três frentes simultaneamente para que o crescimento registrado se consolide em infraestrutura permanente, e não apenas em ciclo conjuntural. A primeira é a conclusão das obras de modernização dos terminais regionais já em andamento. Aeroportos como o de Dourados, que só voltou a operar após obras, ilustram como a infraestrutura física é pré-condição para que qualquer companhia considere inaugurar ou manter rotas. A segunda é a revisão da estrutura tributária do QAV nas rotas regionais, onde a carga fiscal representa parcela ainda maior do custo total e onde o mercado não tem escala para absorver variações de preço sem cancelar frequências. A terceira é a aceleração do programa de concessões de aeroportos regionais, que precisa avançar para além dos terminais mais lucrativos e alcançar os pequenos aeroportos do interior, onde o investimento privado na gestão e na ampliação da capacidade pode transformar terminais subaproveitados em pontos de conexão efetivos.

O caso de Bonito merece atenção especial. Um crescimento de 53,6% no tráfego de passageiros num destino de ecoturismo em Mato Grosso do Sul não é apenas uma boa notícia para o setor de turismo. É a demonstração de que aviação regional e desenvolvimento econômico local se retroalimentam. Quando há voo, o turista chega. Quando o turista chega, a economia local cresce. Quando a economia local cresce, a demanda por mais voos aumenta. Esse ciclo virtuoso depende, porém, de que as companhias aéreas consigam manter rotas que, individualmente, têm margens estreitas e alta sensibilidade ao custo do combustível. Garantir que esse ciclo não se quebre na próxima crise de QAV é uma responsabilidade que vai além do mercado. É uma questão de política pública de conectividade territorial.

O Centro-Oeste exporta hoje uma parcela crescente dos alimentos que o mundo consome, gera energia, atrai turistas e projeta demanda de serviços que o isolamento geográfico historicamente limitou. O avião é, nessa realidade, muito mais do que um meio de transporte. É o vetor que conecta o dinamismo econômico do interior às oportunidades dos grandes centros e do mercado global. O Brasil tem, nos dados desta semana, evidência de que sua população do interior quer e precisa voar mais. Falta ao Estado a decisão de construir, com consistência e continuidade, a infraestrutura e o ambiente regulatório que tornem isso possível além dos momentos de crescimento conjuntural.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/06/2026

INSIGHT – DIREITO - A NEGOCIAÇÃO COLETIVA COMO CAMINHO PARA O FUTURO DO TRABALHO



THIAGO BENITO ROBLES

Advogado especialista em Direito Portuário, sócio na Advocacia Ruy de Mello Miller e professor universitário

opinioao@portalbenews.com.br

O que orienta a decisão da OIT sobre trabalho em plataformas digitais?

Durante séculos, o Direito do Trabalho foi construído a partir de uma realidade produtiva relativamente estável, na qual a empresa possuía limites físicos definidos, a prestação dos serviços ocorria em ambientes determinados, a jornada era previamente organizada e a subordinação se manifestava por meio da presença direta do empregador.

O século XXI, contudo, rompeu essa lógica ao promover uma revolução digital que transformou modelos de negócio, eliminou fronteiras geográficas, criou novas formas de organização da produção e permitiu o surgimento de modelos econômicos capazes de conectar milhões de consumidores e trabalhadores por meio de uma simples interface tecnológica.

A economia das plataformas representa, talvez, a manifestação mais emblemática dessa transformação.

Não por acaso, a Organização Internacional do Trabalho aprovou na última sexta-feira (12) o primeiro instrumento internacional especificamente destinado à promoção do trabalho digno na economia das plataformas. Mais do que um novo marco regulatório, esse movimento representa o reconhecimento de uma realidade que já se impôs, demonstrando que o mundo do trabalho mudou e que as estruturas jurídicas construídas no século passado precisam ser capazes de responder aos desafios do século XXI.

Nesse contexto, há um aspecto que merece especial reflexão. A grande discussão sobre as plataformas digitais foi, por muito tempo, reduzida a uma única pergunta acerca da existência ou não de uma relação de emprego entre trabalhadores e plataformas.

Embora essa seja uma questão juridicamente relevante, talvez ela não seja a única e tampouco a mais importante pergunta que precisamos responder.

A verdadeira discussão está em como garantir proteção social, remuneração digna, transparência dos mecanismos algorítmicos, proteção de dados pessoais, saúde e segurança, representatividade e condições adequadas de trabalho dentro de modelos produtivos que possuem características completamente distintas das relações tradicionais.

A resposta para esse desafio não pode estar na tentativa de encaixar uma realidade inédita dentro de categorias jurídicas criadas para um mundo que já não existe, assim como também não pode residir na completa ausência de regulamentação.



O desafio contemporâneo é muito mais sofisticado, pois consiste em construir um novo equilíbrio entre inovação tecnológica, liberdade econômica e proteção da dignidade humana no trabalho.

É justamente neste ponto que a negociação coletiva assume papel de protagonismo.

Nenhum legislador possui a velocidade necessária para acompanhar as transformações provocadas pela tecnologia, porque a inovação ocorre diariamente, novos modelos de negócio surgem constantemente e a própria inteligência artificial já modifica atividades que, até poucos anos atrás, eram consideradas incompatíveis com qualquer processo de automação.

A negociação coletiva, ao contrário, possui a flexibilidade necessária para acompanhar essas mudanças, constituindo o ambiente em que trabalhadores e empresas podem reconhecer as peculiaridades de cada atividade econômica e construir soluções específicas, equilibradas e socialmente legítimas.

Essa não é uma defesa da substituição da legislação pelo diálogo social, mas o reconhecimento de que os grandes momentos de transformação das relações de trabalho sempre exigiram novos instrumentos de construção coletiva de soluções.

A história do Direito do Trabalho é, em essência, a história da sua capacidade de adaptação às mudanças sociais, econômicas e tecnológicas, e a economia das plataformas apenas apresenta o mais recente e talvez o maior desses desafios.

A decisão da OIT demonstra que a comunidade internacional compreendeu que não se trata de escolher entre tecnologia e proteção do trabalhador. Trata-se de construir uma nova forma de proteção compatível com um mundo do trabalho em permanente transformação.

A pergunta que permanece é se teremos a maturidade institucional necessária para abandonar disputas construídas a partir de modelos do passado e utilizar o instrumento mais legítimo que o próprio Direito do Trabalho desenvolveu ao longo da sua evolução.

A negociação coletiva não é apenas um instrumento do passado que sobreviveu às transformações do trabalho. Talvez seja justamente o mecanismo que permitirá ao futuro do trabalho preservar aquilo que nunca poderá ser substituído pela tecnologia, a capacidade humana de construir soluções equilibradas.

Thiago Benito Robles escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às quartas-feiras

A PERGUNTA QUE PERMANECE É SE TEREMOS A MATURIDADE INSTITUCIONAL NECESSÁRIA PARA ABANDONAR DISPUTAS CONSTRUÍDAS A PARTIR DE MODELOS DO PASSADO E UTILIZAR O INSTRUMENTO MAIS LEGÍTIMO QUE O PRÓPRIO DIREITO DO TRABALHO DESENVOLVEU AO LONGO DA SUA EVOLUÇÃO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/06/2026

POLÍTICA - GOVERNO RETIRA URGÊNCIA DE PL E DESTRAVA PAUTA

Projeto sobre o fim da escala 6x1 era usado para pressionar o presidente do Senado, que travou PEC já aprovada na Câmara

Do Estadão Conteúdo

O governo decidiu retirar a urgência do projeto de lei que reduz a jornada de trabalho para 40 horas semanais e acaba com a escala 6x1, o que destravaria a pauta da Câmara dos Deputados. O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), informou sobre a decisão do governo a parlamentares na manhã desta terça-feira, 16.

O projeto era o único item previsto na pauta da Câmara na tarde desta terça-feira. O relatório, a cargo do deputado Léo Prates (Republicanos-BA), seria apresentado na reunião de líderes no período da tarde.



O governo quer manter Motta a seu lado para tentar barrar a renegociação de dívidas de produtores rurais aprovada pelo Senado

O projeto de lei do governo, que altera regras de categorias específicas, foi encaminhado em abril com urgência constitucional, o que daria a cada Casa legislativa 45 dias para analisar a proposta. Depois disso, passaria a trancar a pauta. No caso da Câmara, a pauta está

trancada desde 30 de maio.

O governo resistia a retirar a urgência, buscando manter a pressão sobre o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), que ainda não enviou para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) a PEC aprovada no final de maio pela Câmara, prevendo o fim da escala 6x1.

No entanto, Motta sinalizou insatisfação com a urgência, por travar votações no plenário da Câmara. Na semana passada, o presidente da Casa legislativa disse que tentava com o governo a retirada da urgência. “O governo ainda não retirou a urgência. Caso haja a retirada da urgência até amanhã (quarta-feira), nós devemos apenas pautar o projeto de lei que trata da questão dos combustíveis”, completou.

Diante da sinalização do Planalto de que manteria a urgência, Motta decidiu pautar o projeto do governo. Segundo os governistas, a movimentação foi uma espécie de xeque-mate do presidente da Câmara no governo, que não tem interesse em votar o projeto com o mesmo texto da PEC.

Além disso, há uma preocupação do Palácio do Planalto em manter Motta a seu lado para tentar barrar a renegociação de dívidas de produtores rurais aprovada pelo Senado na semana passada. O tema é visto como pauta-bomba pela Fazenda.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva atua para que o fim da 6x1 seja bandeira de sua campanha à reeleição, mas esbarra no presidente do Senado. O diálogo entre Lula e Alcolumbre foi rompido desde a rejeição, pelo Senado, da indicação do nome do advogado-geral da União, Jorge Messias, para ocupar uma cadeira no Supremo Tribunal Federal (STF), no fim de abril.

Na semana passada, uma reunião de Alcolumbre com o ministro das Relações Institucionais, José Guimarães, e os ministros Dario Durigan (Fazenda) e Bruno Moretti (Planejamento) terminou sem acordo sobre o tema. Alcolumbre deixou claro que só trataria do tema em reunião com o próprio Lula.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - CMA CGM AIR CARGO INICIA VOOS REGULARES NO BRASIL COM LIGAÇÃO DIRETA ENTRE PARIS E VIRACOPOS

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

Braço aéreo da gigante francesa de logística estreia operações no país em 25 de junho, conectando o Aeroporto Charles de Gaulle, em Paris, ao Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas

ESTREIA NOS ARES

A CMA CGM Air Cargo, braço de transporte aéreo do gigante global de logística marítima CMA CGM, programou o início de suas operações regulares no Brasil para o próximo dia 25. A estreia em território



nacional ocorre após o adiamento dos planos originais da companhia, que havia obtido a autorização regulatória da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) em julho de 2025, mas não chegou a iniciar os serviços no ano passado.

INTEGRAÇÃO AR E MAR

A rota conectará o Aeroporto Charles de Gaulle (CDG), em Paris, ao Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), um dos principais hubs de carga aérea da América Latina. O movimento consolida a estratégia da multinacional francesa de integrar modais marítimos e aéreos na cadeia de suprimentos global. A operação inaugural será operada por uma aeronave Boeing 777F. O voo de vinda (CMA-0380) tem pouso agendado em Viracopos às 11h35 (horário de Brasília), com o retorno à capital francesa (CMA-0381) marcado para as 14h35 do mesmo dia.

MAIS VOOS INTERNACIONAIS

A Gol Linhas Aéreas expandirá sua operação internacional entre os aeroportos de Guarulhos (GRU) e Montevideu (MVD), no Uruguai, a partir do dia 13 de agosto. A companhia adicionará três frequências semanais sem escalas à rota, que passará a contar com um total de 10 voos por sentido a cada semana.

NEGÓCIOS E TURISMO

A estratégia visa elevar a capacidade de assentos em um dos principais eixos corporativos e turísticos do Cone Sul, além de alimentar o hub da empresa na região metropolitana de São Paulo. Os novos horários, partidas no fim da noite de São Paulo e no início da manhã da capital uruguaia, foram desenhados para captar passageiros de negócios e otimizar conexões com o Caribe e demais países da América do Sul.

RUMO A BUENOS AIRES

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, realiza missão oficial em Buenos Aires, na Argentina, hoje, dia 17, e amanhã, dia 18. O objetivo é fortalecer a logística entre países da América do Sul, principalmente com os modais hidroviários e aéreos. Estão previstas reuniões com autoridades do mercado aeroviário argentino, representantes de companhias aéreas e operadores aeroportuários, além de uma visita técnica ao Porto de Buenos Aires.

APOIO ÀS HIDROVIAS

Durante a missão, o ministro também participará do evento Diálogos Hidroviáveis Internacional, que irá debater o futuro da navegação fluvial na América do Sul, com foco especial na Hidrovia Paraguai-Paraná.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

POLÍTICA - VORCARO PAGOU DESPESAS DE VIAGEM DE HUGO MOTTA A LISBOA, DIZ PF

Segundo a corporação, além do presidente da Câmara, o senador Ciro Nogueira também teve despesas pagas pelo banqueiro

Do Estadão Conteúdo

A Polícia Federal afirma que o banqueiro Daniel Vorcaro bancou as despesas de uma viagem a Lisboa do presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), e do senador Ciro Nogueira (PP-PI).

As informações foram obtidas pela PF no celular do dono do Banco Master e foram enviadas ao Supremo Tribunal Federal (STF) dentro da mesma operação que realizou busca e apreensão contra Ciro Nogueira. Motta não foi alvo de nenhuma diligência na ocasião.

Procurada, a defesa de Vorcaro não se manifestou. Em conversa com jornalistas, Motta disse ter “muita tranquilidade” sobre as diárias pagas pelo banqueiro.



Nas conversas e documentos obtidos pela PF, Vorcaro determina o pagamento de cinco diárias de “suíte jr.” no Four Seasons Hotel para Ciro e Hugo Motta (foto)

“As investigações estão aí, os órgãos estão trabalhando e eu defendo que as apurações possam acontecer da maneira mais isenta e imparcial possível. Eu sou um deputado que sempre defendi o bom exercício da atividade parlamentar, sempre legislei com responsabilidade e presido a Câmara com essa mesma responsabilidade”, afirmou.

A PF encontrou diálogos de Vorcaro com um funcionário no qual ele determina a reserva de suítes em um hotel de Lisboa para Motta e Ciro Nogueira em junho de 2024.

O período da reserva coincida com a realização, na capital portuguesa, de um fórum jurídico organizado todo ano pelo ministro do STF Gilmar Mendes, conhecido como Gilmarpalooza.

“No dia 18/06/2024, DANIEL BUENO VORCARO informou que necessitaria de reservas de hotel em LISBOA, no período de segunda-feira a sábado, para ele próprio E para “Ciro e Hugo”. Conforme se verifica adiante na mesma conversa, os nomes mencionados referem-se, respectivamente, a CIRO NOGUEIRA e HUGO MOTTA”, diz a PF.

Nas conversas e documentos obtidos pela PF, Vorcaro determina o pagamento de cinco diárias de “suíte jr.” no Four Seasons Hotel para Ciro e Hugo Motta. De acordo com a PF, o custo total para cada um seria de cerca de R\$ 90 mil, com base na cotação do euro da época.

A investigação da PF também encontrou pagamento de R\$ 468,7 mil em despesas de viagem de Ciro Nogueira, em locais como Paris, Nova York e Courchevel, estação de esqui nos Alpes Franceses. Em troca, aponta a PF, ele teria apresentado projetos de lei para favorecer os interesses do dono do Banco Master.

“Conclui-se que o benefício econômico direto atribuído a CIRO NOGUEIRA, decorrente das viagens internacionais examinadas no subtópico 5.3.4, perfaz o montante de R\$ 468.721,78, sem considerar os gastos com voos privados, realizados em ao menos três oportunidades em deslocamentos internacionais de entrada e saída do Brasil, bem como em duas ocasiões em voos internos nos Estados Unidos”, diz o relatório.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

POLÍTICA - ALCOLUMBRE NEGA TER RECEBIDO DINHEIRO

Segundo revista, proposta de delação de Vorcaro teria acusação de pagamento de propina ao presidente do Senado

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Senado Federal, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), negou ter recebido recursos do dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, e disse ter recebido um “ataque pessoal e institucional”, durante discurso nesta terça-feira, 16, no plenário.

As declarações dizem respeito a uma publicação da revista Veja de que a segunda proposta de delação premiada de Vorcaro teria uma acusação de pagamento de propina a Alcolumbre, no valor de US\$ 30 milhões, por meio de uma conta no exterior.

“Eu repudio, com toda a firmeza e toda a indignação, o conteúdo dessa matéria. Jamais recebi aqueles valores ou outros quaisquer, no Brasil ou no exterior, por qualquer motivo que seja. São

alegações inteiramente falsas, com a única e aparente intenção de arrastar para a lama o meu nome, a minha honra, a minha reputação”, declarou aos senadores.

Alcolumbre prosseguiu: “É espantoso e igualmente revoltante que uma acusação dessa gravidade seja publicada sem qualquer prova, sem qualquer evidência, contra um chefe de Poder. O mal já está feito, nos resta agora investigar os fundamentos dessas alegações”.

O presidente do Senado disse que vai se defender se essas alegações constarem no acordo de colaboração entre Vorcaro e a Polícia Federal. “Se elas de fato partiram do colaborador e de sua defesa, tomaremos todas as medidas cabíveis para nos defendermos dessas acusações. Nessa hipótese, caberá a mim demonstrar a falsidade dessa narrativa e compreender por que um fato inexistente foi levado às autoridades”, disse.

Por outro lado, Alcolumbre disse considerar a possibilidade de que as acusações sequer tenham partido de Vorcaro. “Se esse fato sequer constar de um acordo de colaboração, então estaremos diante de uma situação gravíssima perante a sociedade brasileira e suas instituições”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - CONCESSÃO DO CANAL DE SANTOS DIVIDE SETOR ENTRE EFICIÊNCIA E RECEITA

Simulações apresentadas em debate da Anut indicam pressão financeira nos primeiros anos da operação e reacendem discussão sobre o papel da APS

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



Os defensores da concessão sustentam que o modelo permitiria acelerar investimentos, dar previsibilidade operacional e preparar o Porto de Santos para receber navios maiores

A proposta de concessão do canal de acesso do Porto de Santos (SP) voltou ao centro das discussões do setor portuário nesta terça-feira (16), durante o debate promovido pela Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut). O

encontro reuniu representantes de usuários, especialistas e entidades ligadas à infraestrutura para discutir não apenas a viabilidade do projeto, mas principalmente qual deve ser o objetivo central do modelo: ampliar a competitividade do maior porto do país ou maximizar a arrecadação.

Moderado pelo presidente executivo da Anut, Luiz Baldez, o debate teve como ponto de partida a apresentação do modelo atualmente em discussão e seus impactos econômicos. Participaram ainda como debatedores o sócio da Katalysis e colunista do BE News, Frederico Bussinger; o diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron; o presidente do Instituto Brasil Logística (IBI) e conselheiro nacional do Grupo Brasil Export, Mário Povia; e o diretor executivo da Associação Brasileira de Terminais de Contêineres (Abratec), Caio Morel. As discussões envolveram visões ligadas à logística, operação portuária, comércio exterior e usuários do sistema.

Na abertura técnica da discussão, Baldez apresentou dados financeiros da Autoridade Portuária de Santos (APS) e utilizou os números para defender que “a análise sobre o canal precisa ir além da execução das obras e considerar os efeitos econômicos de longo prazo sobre toda a cadeia logística”.

Segundo esses dados, a APS teria encerrado 2025 com receita bruta próxima de R\$ 2,19 bilhões, resultado líquido em torno de R\$725 milhões e disponibilidade de caixa superior a R\$ 3,8 bilhões. “A



partir desses indicadores, poderemos observar se o modelo proposto efetivamente aumenta eficiência ou se pode acabar deslocando receitas relevantes da autoridade portuária sem produzir ganhos proporcionais ao usuário”, disse Baldez.

Ele defendeu que projetos dessa dimensão precisam ser avaliados pelo impacto sobre competitividade e redução de custos logísticos, e não apenas pela capacidade de estruturar uma nova fonte de arrecadação. Segundo ele, o desenho regulatório e tarifário terá papel decisivo para definir se os ganhos futuros serão percebidos pelo sistema portuário como um todo.

Em debate

A discussão acontece em um momento decisivo para o projeto conduzido pelo governo federal e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que prevê transferir à iniciativa privada a gestão do canal de acesso ao Porto de Santos por meio de contrato de longo prazo. A proposta contempla serviços como dragagem, manutenção da profundidade, sinalização náutica e gestão operacional do acesso marítimo.

Os defensores da concessão sustentam que o modelo permitiria acelerar investimentos, dar previsibilidade operacional e preparar Santos para receber navios maiores, ampliando escala e eficiência em um cenário global cada vez mais competitivo.

Mas o debate promovido pela Anut mostrou que parte dos usuários e agentes de mercado vê riscos na modelagem econômica atualmente proposta.

Um dos pontos mais discutidos foi a chamada Tabela I, relacionada às tarifas de infraestrutura aquaviária e considerada uma das principais fontes de arrecadação vinculadas ao acesso portuário.

Em uma das simulações exibidas durante o encontro, a entidade apresentou um cenário em que o concessionário enfrentaria dificuldades de equilíbrio econômico nos primeiros anos do contrato. Pelos números apresentados, considerando custos operacionais e pagamentos previstos à autoridade portuária, haveria um prejuízo acumulado estimado em aproximadamente R\$ 630 milhões nos seis primeiros anos da concessão.

A leitura levada ao debate foi que, nesse cenário, o canal poderia deixar de funcionar prioritariamente como instrumento de ganho logístico para assumir também papel arrecadatório.

A discussão não é inédita. Nos últimos meses, diferentes agentes do setor passaram a defender alternativas intermediárias à concessão tradicional, incluindo modelos com maior participação da APS na governança e estruturas híbridas que preservem capacidade pública de coordenação sobre tarifas e investimentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - CODEBA BUSCA SOLUÇÕES PARA GARGALOS NO ACESSO AOS PORTOS BAIANOS

Reunião com caminhoneiros debateu medidas operacionais e limitações legais para enfrentar filas de carretas em Salvador

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) apresentou a autoridades e representantes dos caminhoneiros um conjunto de medidas para reduzir o congestionamento de carretas nas vias de acesso aos portos públicos baianos. A reunião foi realizada na sede da companhia, em Salvador, e conduzida pelo diretor-presidente da Codeba, Antônio Gobbo. Participaram também o deputado

estadual Leandro de Jesus, o suplente de senador Bebeto Galvão e os representantes dos caminhoneiros Elizeu Wilton, Nailton Raimundo Paula de Moura e Jurair Oliveira Pinheiro.



A reunião foi realizada na sede da Codeba e conduzida pelo diretor-presidente da Codeba, Antônio Gobbo. Participaram também parlamentares e representantes dos caminhoneiros

Gobbo discutiu as pautas apresentadas pelos caminhoneiros e explicou as limitações legais impostas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e pela Receita Federal, que impedem a liberação da área interna dos portos para uso como estacionamento. O

diretor reforçou a disponibilidade do Pátio de Acesso da Codeba para uso rotativo pelos profissionais e esclareceu os limites jurisdicionais que restringem a atuação da companhia sobre o viaduto, o túnel e a Via Expressa Baía de Todos-os-Santos.

“Só temos a atribuição de ordenar e operar o tráfego depois que o veículo entra na primeira cancela do porto”, disse. “Já advertimos os operadores quanto à liberação de veículos em volume superior àquela que eles conseguem processar”, acrescentou.

Os representantes da Codeba também esclareceram as limitações estruturais da Via Expressa que impedem a ampliação das vias de acesso e detalharam as ações em curso para reduzir o tempo de espera das carretas no Porto de Salvador. Entre as medidas estão o pré-agendamento e o credenciamento de empresas para administrar pátios de triagem com infraestrutura adequada para os motoristas.

“Com isso, o motorista sai no horário certo, sabendo que vai chegar no horário certo e vai entrar sem problemas, sem ter um carro parado na frente dele que não está agendado”, explicou Gobbo.

Bebeto Galvão reforçou a necessidade de definição de representantes permanentes dos caminhoneiros para compor a comissão que dará continuidade à negociação com as empresas arrendatárias, mediada pela Codeba. Para ele, a instabilidade nas comissões prejudica o processo.

“Toda agenda relacionada aos interesses dos trabalhadores tem sido parte da reflexão coletiva da direção. Mas um problema que nós também enfrentamos é a volatilidade em relação às próprias comissões. Isso desfigura a memória do processo de negociações, gera uma dificuldade de entendimento”, afirmou.

Ao final da reunião, o deputado estadual Leandro de Jesus reconheceu as ações já em andamento. “Eu fico satisfeito. Agradeço por nos ter recebido aqui. Da minha parte, como representante da Assembleia Legislativa, estou à disposição e tenho certeza de que, juntos, na busca por mais soluções, podemos ajudar a Codeba, que tem a sua participação fundamental nessa intermediação junto aos operadores para ajudar os trabalhadores”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE LUÍS CORREIA CONCLUI SINALIZAÇÃO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO

Implantação de boias e faróis atende exigências da Marinha e reforça a segurança para o tráfego de embarcações de grande porte

Da Redação redacao.jornal@redabenews.com.br

O Porto de Luís Correia, no Piauí, concluiu a implantação da sinalização do canal de navegação, etapa considerada essencial para garantir a segurança das embarcações que acessarão o complexo portuário. A obra foi executada pela Piauí Mar, empresa parceira da Porto Piauí.

Conhecido como balizamento, o sistema é composto por 19 boias coloridas distribuídas ao longo do canal, além de faróis instalados em terra e no quebra-mar. A estrutura orienta a navegação dos navios até os berços de atracação, indicando o trajeto seguro para entrada e saída do porto.

Elas são divididas em três cores: verde, encarnada e amarela. As boias encarnadas sinalizam a margem esquerda do canal e as verdes indicam a margem direita, considerando o sentido do mar para o porto. Já a boia amarela marca o limite final da área navegável.

O canal conta ainda com dois faróis instalados em pontos estratégicos: nos molhes, também conhecidos como quebra-mar, e na margem oposta do rio Igaraçu. Esses equipamentos auxiliam na orientação visual dos navegadores durante as manobras de aproximação e saída das embarcações.

Com a conclusão do balizamento e da iluminação técnica, o Porto de Luís Correia passa a atender aos requisitos estabelecidos pela Marinha do Brasil para o tráfego seguro de embarcações de grande porte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - RODOVIAS DEFICIENTES ELEVAM 31,2% OS CUSTOS DO TRANSPORTE, APONTA CNT

Diretora executiva da entidade apresentou dados da Pesquisa de Rodovias 2025 em seminário realizado em Belo Horizonte

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A competitividade do Brasil passa necessariamente pela melhoria da infraestrutura de transportes. A análise foi feita pela diretora executiva da CNT (Confederação Nacional do Transporte), Fernanda Rezende, durante o painel “O papel da infraestrutura no crescimento econômico”, realizado na última quinta-feira (11), em Belo Horizonte (MG), como parte do seminário Infraestrutura e Logística, promovido pelo jornal O Tempo.

Ao abordar os desafios da logística brasileira, Fernanda Rezende destacou que as deficiências da malha rodoviária impactam diretamente a produtividade das empresas e a eficiência da economia. Dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2025 mostram que as condições inadequadas do pavimento aumentam em 31,2% os custos operacionais do transporte. Atualmente, cerca de 65% das cargas brasileiras são transportadas por rodovias, enquanto 62,1% da malha avaliada apresenta algum tipo de deficiência.

“Quando investimos em infraestrutura, estamos reduzindo custos, aumentando a produtividade e criando condições para que o Brasil seja mais competitivo. O transporte movimenta a indústria, o agronegócio e todos os setores da economia, por isso, infraestrutura eficiente é a base para o crescimento econômico do país”, afirmou.

Durante o debate, a diretora executiva da CNT defendeu a ampliação dos investimentos em infraestrutura e uma visão integrada da logística nacional. Segundo ela, o fortalecimento das rodovias deve caminhar junto com a expansão de outros modos, como ferrovias e hidrovias.

“Precisamos continuar investindo em rodovias, mas também avançar na integração entre as modalidades. Não existe um concorrente, existe complementariedade modal. Uma matriz de transportes mais equilibrada permite reduzir custos, aumentar a eficiência logística e tornar o país mais competitivo”, destacou.



Fernanda também ressaltou que cada R\$ 1 investido pela iniciativa privada em rodovias pode gerar até R\$ 4,77 de impacto acumulado sobre o PIB do transporte. Além disso, lembrou que mais de 72 mil acidentes foram registrados nas rodovias federais em 2025, gerando um custo estimado de R\$ 16,8 bilhões para a sociedade, valor superior aos R\$ 12 bilhões investidos em rodovias federais no mesmo período.

Posição estratégica

Ao tratar da realidade de Minas Gerais, a diretora destacou a posição estratégica do estado na logística nacional por conectar importantes regiões produtoras e exportadoras do país. Segundo a Pesquisa CNT de Rodovias 2025, 65,4% da malha avaliada no estado apresenta algum tipo de deficiência, evidenciando a necessidade de ampliar os investimentos para melhorar a infraestrutura e fortalecer a competitividade regional.

O painel contou ainda com a participação do presidente do Conselho de Infraestrutura da Fiemg (Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais), Emir Cadar Filho, que defendeu a ampliação da participação de outras modalidades na matriz de transportes brasileira, e do diretor de Mineração e Ativos da Codemge (Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais), Leandro Pereira, que destacou os desafios para financiar a expansão da infraestrutura mineira. Ele citou ainda o Plano Estadual de Logística e Transportes de Minas Gerais, que prevê cerca de mil projetos até 2055, com investimentos estimados em R\$ 450 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - ANTT LEVA PAUTA REGULATÓRIA E DE INOVAÇÃO À BIENAL DAS RODOVIAS

Evento promovido pela ABCR ocorre em Brasília nos dias 17 e 18; livre passagem em pedágio, pesagem em movimento e segurança jurídica estão entre os temas

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) participa da Bienal das Rodovias 2026, promovida pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) em Brasília nos dias 17 e 18 deste mês. O evento reúne representantes do setor público, concessionárias, especialistas, empresas de tecnologia e investidores nacionais e internacionais.

A participação da agência será marcada pela presença do diretor-geral, Guilherme Theo Sampaio, e dos diretores Felipe Queiroz e Alessandro Baumgartner nos principais painéis. Entre os temas em debate estão o sistema de livre passagem em pedágio, a pesagem em movimento, os desafios regulatórios das concessões e o equilíbrio entre autonomia técnica e controle institucional.

Na área de inovação, a agência deve discutir a expansão do sistema de livre passagem em pedágio — tecnologia que elimina filas e barreiras físicas — e a pesagem em movimento como instrumento de preservação da malha e redução de custos de manutenção.

Na área jurídica, o procurador-geral Rafael Fortunato e a subprocuradora Kalliane de Lira Martins vão discutir a adaptação dos contratos à nova realidade tributária e mecanismos de resolução de conflitos, considerados estratégicos para a continuidade dos investimentos em concessões. A agenda ESG também estará em pauta, com apresentação de como os critérios ambientais, sociais e de governança passaram a integrar o planejamento das concessões e as políticas tarifárias da agência.

“Para a ANTT, o evento é uma oportunidade de mostrar como a regulação acontece na prática. Infraestrutura é feita por pessoas e para pessoas. Nosso papel é garantir que a inovação chegue na ponta, com segurança e eficiência”, afirmou o diretor-geral, Guilherme Theo Sampaio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

TRANSPORTES - AEROPORTOS - AEROPORTOS DO CENTRO-OESTE REGISTRAM MAIOR MOVIMENTO DA DÉCADA

Região movimentou 33,7 milhões de passageiros entre janeiro e abril, superando os volumes de 2025 e do período pré-pandemia, segundo levantamento do MPor

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O Aeroporto Internacional de Brasília concentrou a maior movimentação da região Centro-Oeste no período. Entre janeiro e abril, recebeu 5,16 milhões de passageiros

Os aeroportos da região Centro-Oeste movimentaram 33,7 milhões de passageiros em voos domésticos entre janeiro e abril de 2026, volume 6,5% superior ao registrado no mesmo período do ano passado, quando passaram pelos terminais da região 31,6 milhões de viajantes. Os dados constam de levantamento divulgado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

Segundo o ministério, trata-se do maior volume para os quatro primeiros meses do ano na série histórica da última década. O resultado também supera o registrado no mesmo intervalo de 2019, antes da pandemia de Covid-19, quando os aeroportos da região haviam transportado 31,4 milhões de passageiros.

O Aeroporto Internacional de Brasília concentrou a maior movimentação do Centro-Oeste no período. Entre janeiro e abril, o terminal recebeu 5,16 milhões de passageiros, crescimento de 11,1% em relação aos quatro primeiros meses de 2025.

Em Goiás, o Aeroporto de Goiânia registrou aumento de movimentação, passando de 1,16 milhão para 1,19 milhão de passageiros. Já o Aeroporto Internacional Marechal Rondon, localizado em Várzea Grande (MT), movimentou mais de 820 mil passageiros no período.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o crescimento do fluxo de passageiros está associado à expansão da atividade aérea na região. “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”, afirmou.

Além dos principais aeroportos da região, terminais localizados no interior também registraram crescimento. Em Sinop (MT), município que concentra parte da produção agropecuária mato-grossense, o aeroporto movimentou 160,5 mil passageiros entre janeiro e abril, alta de 14,5% na comparação com o mesmo período de 2025.

Em Bonito (MS), destino turístico conhecido pelo ecoturismo, o terminal registrou 30,8 mil passageiros, volume 53,6% superior ao observado no ano anterior.

Já o Aeroporto Regional de Dourados (MS), que retomou recentemente as operações comerciais após obras de infraestrutura, movimentou quase 20 mil passageiros nos quatro primeiros meses do ano.

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos, o desempenho acompanha a ampliação da oferta de voos e a retomada das operações em alguns mercados regionais. O levantamento aponta crescimento tanto nos principais hubs da região quanto em aeroportos do interior, que vêm ampliando sua participação na movimentação aérea do Centro-Oeste.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/06/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - LEVANTAMENTO APONTA 1.148 VOOS DO BRASIL PARA SEDES DA COPA

Estados Unidos concentram a maior oferta de operações, com destaque para Miami, Orlando e a região de Nova York e Nova Jersey como portas de entrada para o torneio

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) identificou 1.148 voos programados entre aeroportos brasileiros e cidades que receberão partidas da Copa do Mundo de 2026, que será disputada nos Estados Unidos, Canadá e México. As operações estão previstas para os meses de junho e julho, período de realização do torneio.

Os Estados Unidos concentram a maior parte da oferta, com 1.036 voos destinados a aeroportos localizados nas proximidades das cidades-sede. Miami lidera o volume de operações, com 321 voos programados a partir do Brasil, seguida por Orlando, com 204. A região de Nova York e Nova Jersey soma 166 voos distribuídos entre os aeroportos John F. Kennedy (JFK) e Newark.

Outros centros de conexão relevantes para o acesso às cidades que receberão jogos da competição também apresentam volume expressivo de operações. Houston contabiliza 76 voos, Atlanta registra 62, Fort Lauderdale tem 43, Dallas soma 39, Los Angeles conta com 28 e Boston, com 21.

No México, o levantamento aponta 90 voos ligando os dois países durante o período da Copa do Mundo. Desse total, 77 têm como destino a Cidade do México, que receberá a partida de abertura do torneio. Cancún aparece com outras 13 operações.

Já o Canadá terá 44 voos conectando o Brasil aos aeroportos de Toronto e Montreal, cidades incluídas na lista de sedes da competição.

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, os números refletem a malha aérea disponível entre o Brasil e os três países que sediarão o Mundial de 2026. O torneio será o primeiro da história disputado simultaneamente por Estados Unidos, Canadá e México e também marcará a estreia do formato com 48 seleções participantes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

PAPO DE COMPLIANCE - ORGANIZAÇÃO - O DESCONFORTO SAUDÁVEL: POR QUE EMPRESAS MADURAS DESLIGAM O PILOTO AUTOMÁTICO



SELMA CULTURATI VASQUEZ

Economista, mestre em Administração e Pesquisa em Estratégia e Inovação, com experiência nas áreas corporativa e acadêmica voltadas a Finanças e Negócios
opinioao@portalbenews.com.br

Existe um ponto especialmente interessante quando observamos a cultura do “sempre foi assim” sob a ótica comportamental apresentada pelo psicólogo e prêmio Nobel em Economia em 2002, Daniel Kahneman, em seu livro Rápido e Devagar: Duas Formas de Pensar.

De forma resumida, nesta obra, ele explica que nosso cérebro opera em dois sistemas de pensamento e, conseqüentemente, de tomadas de decisões. O chamado Sistema 1 é rápido, automático, intuitivo e funciona com base em padrões já conhecidos ou emergenciais. Ele é extremamente eficiente para decisões imediatas, respostas automáticas e atividades repetidas. Já o Sistema 2 é mais lento, analítico, reflexivo e exige esforço cognitivo. É ele que nos obriga a parar, revisar, questionar e avaliar cenários com maior profundidade.

Nas organizações, especialmente em ambientes operacionais intensos, existe uma tendência natural de funcionamento predominante pelo Sistema 1. Afinal, decisões rápidas economizam tempo e, a

curto prazo, recursos; reduzem desgaste mental e ajudam operações a continuarem funcionando em contextos de alta pressão.

O problema começa quando a velocidade deixa de ser ferramenta e passa a substituir reflexão.

É exatamente nesse ponto que a cultura do “sempre foi assim” encontra terreno fértil. Porque práticas repetidas continuamente acabam sendo absorvidas pelo “Sistema 1 organizacional”. As pessoas deixam de analisar criticamente determinadas rotinas porque elas passam a parecer naturais, seguras e eficientes apenas pelo fato de serem familiares. E familiaridade gera sensação de conforto.

O cérebro humano tende a confiar mais naquilo que reconhece do que naquilo que precisa reaprender. Por isso, organizações frequentemente resistem a mudanças, mesmo quando os riscos existentes já são perceptíveis.

Questionar processos exige ativar o Sistema 2.

- Revisar práticas antigas exige esforço.
- Criar novos fluxos exige desconforto.
- Implementar controles exige adaptação.
- Testar novas metodologias exige abertura para o erro e para o aprendizado. Em outras palavras: inovação organizacional consome energia cognitiva, apesar de nem sempre consumir mais recursos, especialmente financeiros.

Por isso, tantas empresas permanecem presas a modelos antigos, mesmo em ambientes cada vez mais complexos e expostos.

A acomodação operacional raramente nasce de má intenção. Muitas vezes ela nasce apenas da busca inconsciente por eficiência mental. Afinal, repetir o que já é conhecido parece mais rápido, menos desgastante e aparentemente mais seguro.

Mas existe um risco importante nisso: organizações que operam exclusivamente no modo automático tendem a reduzir sua capacidade crítica. E, quando a capacidade crítica diminui, aumentam as chances de:

- Normalização de falhas;
- Manutenção de processos ineficientes;
- Perpetuação de informalidades;
- Resistência à inovação;
- Ausência de revisão de riscos;
- Conflitos de interesse invisibilizados;
- Fragilidade de controles internos;
- Perda gradual de competitividade.

Talvez por esses motivos, a governança corporativa também dependa de interrupções conscientes no piloto automático organizacional.

Empresas maduras criam mecanismos para ativar deliberadamente o “Sistema 2 corporativo”. Elas incentivam revisão periódica de processos, promovem diversidade de pensamento, estimulam questionamentos técnicos, fortalecem cultura de documentação e criam espaços onde novas perspectivas possam desafiar práticas antigas sem que isso seja interpretado como ameaça.

Processos internos também precisam de oxigenação.

Toda organização corre o risco de transformar experiência em acomodação quando deixa de revisar aquilo que considera consolidado.

E o maior perigo da acomodação é justamente sua aparência de estabilidade. Ela transmite sensação de controle enquanto, silenciosamente, reduz capacidade de adaptação.

No atual ambiente corporativo — marcado por transformação tecnológica, mudanças regulatórias, pressão reputacional e aumento das exigências de transparência — empresas que operam exclusivamente no “modo automático” correm o risco de se tornarem eficientes apenas para repetir modelos que talvez já não respondam adequadamente aos desafios contemporâneos.

Nesse contexto, compliance, governança e inovação deixam de ser áreas separadas. Todas passam a exercer um papel semelhante: criar mecanismos que obriguem organizações a “pensar devagar – de modo crítico” em ambientes que pressionam por respostas rápidas.

Porque, muitas vezes, o maior risco não está apenas em decidir rápido. Está em deixar de perceber que algumas decisões continuam sendo tomadas da mesma forma, apenas porque ninguém mais parou para questioná-las.

O Caso Netflix

A trajetória da Netflix demonstra como questionar modelos consolidados pode gerar vantagem competitiva. Mesmo liderando o mercado de locação de DVDs, a empresa identificou mudanças tecnológicas no comportamento dos consumidores e decidiu investir no streaming, assumindo o risco de substituir um negócio ainda lucrativo. Essa decisão exigiu uma cultura de inovação, aprendizado e revisão de premissas estabelecidas. O resultado foi a transformação da Netflix em uma das maiores plataformas de entretenimento do mundo, reforçando uma importante lição: muitas vezes, o maior risco não está na mudança, mas em permanecer fiel demais a um modelo de sucesso do passado.

Fica a pergunta: Quais áreas da sua organização estão pedindo por um novo modo de pensar?

Referências:

A importância de Sair do Piloto Automático nas Organizações - Estúdio da Alma jobs.netflix.com/netflix-culture.pdf

KAHNEMAN, Daniel. Rápido e devagar: duas formas de pensar. Objetiva, 2012.

A coluna Papo de Compliance é publicada semanalmente, sempre às quartas-feiras. Contato pelo e-mail: compliance@grupobrasilexport.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

FINANÇAS - FITCH MANTÉM NOTA DE CRÉDITO DO BRASIL EM ‘BB’ COM ESTABILIDADE

Segundo a agência de classificação de risco, o rating atual do Brasil é amparado por uma economia grande e diversificada

Do Estadão Conteúdo



De acordo com análise da agência, o Brasil tem capacidade de absorver choques, com reservas internacionais elevadas

A agência de classificação de risco Fitch manteve a nota de crédito do Brasil em ‘BB’ com perspectiva estável. Na prática, a agência sinaliza que não vê, hoje, vetores dominantes para mudança de nota no curto prazo, mas reconhece forças relevantes do crédito brasileiro e, ao mesmo tempo, limitações estruturais que impedem a elevação.

Em nota, a Fitch diz que o rating atual do Brasil é amparado por uma economia grande e diversificada, com capacidade de absorver choques: as reservas internacionais são elevadas, o déficit em conta



corrente é financiado pelo investimento estrangeiro direto e, neste aspecto, o governo brasileiro está melhor posicionado que outros países semelhantes.

Outros fatores que colaboram para a nota do Brasil são a taxa de câmbio flutuante, mercados domésticos profundos, uma baixa parcela da dívida em moeda estrangeira, o que reduz risco de crise cambial e de rolagem, e gestão de passivos e colchões de caixa pelo Tesouro, que mitigam o risco de curto prazo apesar do endividamento alto.

No entanto, o rating do Brasil é limitado pela dívida pública elevada e em trajetória de alta - saindo de 78,6% do Produto Interno Bruto (PIB) e 2025 para mais de 80% em 2026 - e por déficits fiscais elevados, impulsionados por despesas com juros.

Segundo a Fitch, o déficit nominal do governo brasileiro deve terminar este ano em 8,6% do PIB, bem maior que a mediana observada em países com rating 'BB', de 3,5%.

Também restringem o rating do Brasil a rigidez orçamentária e o baixo crescimento potencial da economia. "A incerteza fiscal segue como um grande risco macroeconômico", disse a Fitch.

A nota do Brasil pode aumentar se houver uma consolidação fiscal que estabilize a relação dívida/PIB perto dos níveis atuais, mas de forma durável, e se as perspectivas de crescimento econômico melhorarem. Um rebaixamento, porém, pode ocorrer se o governo fracassar em implementar medidas capazes de melhorar a credibilidade da política fiscal e a sustentabilidade da dívida no médio prazo.

Eleição

A Fitch afirmou também que espera uma disputa "apertada" na eleição presidencial de outubro entre os dois principais candidatos, o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), e o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), filho do ex-presidente Jair Bolsonaro, em um ambiente político descrito pela agência de classificação de risco como polarizado.

Segundo a Fitch, as diferenças entre os candidatos importam para o perfil de crédito do Brasil porque a política econômica e fiscal - incluindo a escala e a qualidade do ajuste esperados - deve variar conforme o resultado.

No cenário de vitória de Lula, a Fitch avalia que haveria continuidade de políticas, com gasto social, tributação mais progressiva e possível apetite limitado por reformas de despesa.

Já em um cenário de vitória de Flávio Bolsonaro, a agência diz que o governo tenderia a perseguir um programa considerado mais amigável ao mercado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

FINANÇAS - QUEDA DO PETRÓLEO PENALIZA IBOVESPA

Índice fechou em baixa de 0,45%, aos 169,6 mil pontos. Dólar fecha em alta de 0,39%

Do Estadão Conteúdo

O Ibovespa manteve queda no período da tarde desta terça-feira, 16, pressionado pelo recuo de mais de 5% do petróleo, pela expectativa de comunicações mais duras do Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano) e do Comitê de Política Monetária (Copom) nesta quarta-feira, 17, e pelo desconforto com o quadro fiscal.

O último fator contou ainda com respaldo da Fitch, que reiterou nota de crédito do Brasil em 'BB' e perspectiva estável, sinalizando que a escala e a qualidade do ajuste fiscal dependerão de quem vencer as eleições do Brasil.

Desde cedo, a nova pesquisa CNT/MDA, que indicou vantagem do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na disputa presidencial, também foi monitorada e adicionou prêmio de risco aos ativos

domésticos. Em tese, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) traria uma agenda mais amigável ao mercado financeiro, mas a própria Fitch ponderou que a implementação das políticas é “altamente incerta”.

Após máxima aos 170.415,52 pontos, com variação zero, e mínima aos 169.121,31 pontos (0,76%), ambos pela manhã, o Ibovespa fechou em baixa de 0,45%, aos 169.648,47 pontos e com giro financeiro de R\$ 27,51 bilhões.

Já o dólar exibiu alta firme frente ao real nesta terça-feira, 16, na contramão do comportamento da moeda americana no exterior, e flertou com o fechamento na linha de R\$ 5,10.

Com máxima de R\$5,1030, no fim da manhã, o dólar à vista fechou em alta de 0,39%, a R\$ 5,0867. A divisa avança 0,50% nos dois primeiros pregões da semana e acumula valorização de 0,87% em junho, depois de avanço de 1,82% em maio no ano, as perdas são de 7,33%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

JUSTIÇA - STF TORNA EDUARDO BOLSONARO INELEGÍVEL E O CONDENA À PRISÃO

Ex-deputado também perdeu seu cargo na Polícia Federal pelo crime de coação no curso do processo ***Da Agência Brasil***



O ex-deputado Eduardo Bolsonaro não deve cumprir a pena em regime semiaberto enquanto estiver nos Estados Unidos

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) condenou nesta terça-feira (16) o ex-deputado Eduardo Bolsonaro a 4 anos e dois meses de prisão em regime semiaberto pelo crime de coação no curso do processo. Cabe recurso contra a decisão.

Além do tempo de prisão, o ex-deputado foi condenado a oito anos de inelegibilidade e à perda do cargo de

escrivão da Polícia Federal.

Por unanimidade, o colegiado concordou com a acusação apresentada pela Procuradoria-Geral da República (PGR) e entendeu que há provas para concluir que o ex-deputado articulou o tarifaço dos Estados Unidos contra as exportações brasileiras para tentar evitar a condenação do pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro, no processo da trama golpista.

Além disso, outras medidas adotadas pelo governo norte-americano, como a revogação dos vistos de ministros da Corte e do governo federal e a aplicação das sanções econômicas da Lei Magnitsky, também tiveram o mesmo objetivo, conforme o entendimento da Corte.

Desde o ano passado, Eduardo Bolsonaro está nos Estados Unidos, desta forma, perdeu o mandato de parlamentar por faltar às sessões da Câmara dos Deputados.

Na prática, Eduardo não deve cumprir a pena enquanto estiver no exterior. O ex-deputado é aliado do presidente Donald Trump, e a notificação para cumprimento da pena dificilmente seria cumprida pelo governo norte-americano.

Acusação

Durante o julgamento, a acusação foi lida pelo subprocurador-geral da República Antônio Edílio Magalhães Teixeira, que defendeu a condenação de Eduardo.

Segundo o subprocurador, as ameaças de Eduardo ocorreram durante a tramitação do processo da trama golpista e foram concretizadas por meio do tarifaço, a suspensão dos vistos de oito dos 11 ministros da Corte e por meio das sanções econômicas da Lei Magnitsky.

Defesa

A defesa do ex-deputado foi feita pela Defensoria Pública da União (DPU). Durante a sustentação, o defensor público federal Esdras dos Santos Carvalho disse que Eduardo não teve ingerência na decretação das medidas do presidente Donald Trump contra o Brasil. Segundo Esdras, Eduardo realizou “interlocução política”.

“Eduardo não teve poder de decisão sobre a política externa dos Estados Unidos, não integra o governo norte-americano e não exerce função pública naquele país”, afirmou.

O placar unânime de 4 votos a 0 foi obtido a partir do voto do relator, ministro Alexandre de Moraes. O ministro disse que o ex-deputado levou desinformação ao governo norte-americano e prejudicou o Brasil.

Contudo, segundo Moraes, as ações não impediram a condenação de Bolsonaro a 27 anos e três meses de prisão. A manifestação do relator foi seguida pelos ministros Cristiano Zanin, Cármen Lúcia e Flávio Dino.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

JUSTIÇA - MORAES PEDE EXPLICAÇÃO A JAIR POR ARMA

Ministro deu 24 horas para Bolsonaro explicar arma em seu nome apreendida em blitz

Da Agência Brasil

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou nesta terça-feira (16) que a defesa do ex-presidente Jair Messias Bolsonaro preste esclarecimentos, no prazo de 24 horas, sobre uma arma de fogo de propriedade de Bolsonaro apreendida em uma blitz da Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF) na noite de segunda (15).

O ex-presidente está em prisão domiciliar desde o dia 24 de março, quando deixou o Hospital DF Star, em Brasília, após ser internado para tratar um quadro de pneumonia bacteriana.

De acordo com a decisão de Moraes, a arma foi apreendida às 23h30 da última segunda-feira (15), quando um Honda Civic foi parado em um ponto de bloqueio no Pistão Norte, em Taguatinga. Na abordagem, o motorista se identificou como servidor do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI) e disse que a arma pertencia ao ex-presidente.

Durante a blitz, também foi localizado um carregador sobressalente da pistola, modelo Glock 9 milímetros (mm). O motorista foi conduzido até uma delegacia, onde afirmou que a arma lhe foi entregue em razão de uma pane. Em depoimento, ele relatou ainda que retirou a pistola no próprio dia 15 com a finalidade de realizar o reparo e que o armamento seria devolvido no dia seguinte.

Na decisão, Moraes pede que a defesa de Bolsonaro esclareça a razão pela qual o ex-presidente mantinha uma arma de fogo em casa, com carregador sobressalente, e porque, às vésperas do encerramento do período de 90 dias concedido à título de prisão domiciliar humanitária, o condenado solicitou a realização de reparo no armamento.

O ministro pede ainda que o tenente-coronel Allenson Nascimento Lopes, comandante do 19º Batalhão da PMDF e responsável pelas medidas de segurança do regime domiciliar humanitário, esclareça se a ordem judicial de revista nos carros que saem da residência de Bolsonaro – inclusive em veículos oficiais que fazem a segurança do ex-presidente está sendo cumprida integralmente.

Antes da decisão que autorizou a prisão domiciliar, Bolsonaro cumpria pena no 19º Batalhão da Polícia Militar, no Complexo Penitenciário da Papuda, em Brasília. O local é conhecido como Papudinha. Bolsonaro foi condenado a 27 anos e 3 meses de prisão na ação penal da trama golpista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

JUSTIÇA - CASO MASTER: MENDONÇA RELATA PEDIDO DE ‘DELAÇÃO SELETIVA’

Ministro do STF não deixou claro se foi alguém da defesa de Daniel Vorcaro, mas demonstrou perplexidade: “Perderam o pudor”

Do Estadão Conteúdo



Apesar de não citar nomes, André Mendonça frisou que a conversa não envolveu o criminalista que começou a negociar a delação

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça afirmou, durante a sessão de julgamento sobre prisões preventivas do caso Master, que recebeu a proposta de um advogado de fazer uma “delação seletiva”. “Perderam o pudor”, disse.

Mendonça não disse o nome do advogado e nem deixou claro se tratar de alguém da defesa de Daniel Vorcaro, que teve sua delação rejeitada pela Procuradoria-Geral da República (PGR) nesta semana, após a recusa também da Polícia Federal.

Mendonça comentou o episódio dirigindo a palavra ao ministro Gilmar Mendes, que votou por revogar a prisão de Henrique Vorcaro, pai do banqueiro Daniel Vorcaro, e fez duras críticas ao uso da delação premiada.

Apesar de não citar nomes, André Mendonça frisou que a conversa não envolveu o criminalista José Luís de Oliveira Lima, o Juca, que começou a negociar a delação premiada de Vorcaro mas deixou o caso após a primeira proposta ter sido rejeitada.

“Não é o advogado que deixou o caso, o Juca, mas me chegou uma proposta por um advogado... perderam o pudor, ministro Gilmar. ‘Queremos fazer uma delação seletiva’. Falaram na minha cara isso. Eu disse: ‘não faço questão de delação, agora, delação seletiva, comigo não’”, afirmou Mendonça.

Ele seguiu falando que até recebeu dos advogados uma cópia da primeira proposta de delação premiada de Vorcaro, mas disse que preferiu não ler o material, porque ainda não caberia a ele a análise.

Sicário

O ministro afirmou ter duvidado de que a morte de Luiz Phillipi Machado de Moraes Mourão, conhecido como Sicário, tenha sido de fato um suicídio. Em março, o homem, que é apontado como executor de ações violentas contra adversários do banqueiro Daniel Vorcaro, tirou a própria vida enquanto estava sob custódia da Polícia Federal em Minas Gerais.

Investigadores chegaram a cogitar que o ocorrido pudesse ser uma forma de evitar a produção de provas no âmbito da Operação Compliance Zero.

“Foi um choque para todos nós a morte do senhor Felipe Mourão, conhecido como Sicário. Meu custou a acreditar que fosse um suicídio. Infelizmente, eu tive que ver a cena, uma cena dura, ver um ser humano tirando a própria vida”, lembrou Mendonça, relator do processo no STF.

Ele reforçou, contudo, que as apurações apontam que o caso, de fato, foi um suicídio. “Mandamos investigar com a suspeita de que pudesse ser uma queima de arquivos, alguma coisa do tipo. Mas todos os indicativos até agora, da Polícia Federal, indicam que não foi isso. Foi um ato voluntário dele. As razões nós não sabemos ao certo.”

Diálogos

Sicário trabalhava para o dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, na obtenção de informações sigilosas e em ações violentas com o objetivo de intimidar adversários do empresário.

Em um dos diálogos, o banqueiro relata que estaria sendo ameaçado por uma funcionária e ordenou que Sicário “moesse essa vagabunda”.

Em outro bate-papo no WhatsApp, Mourão se oferece para mobilizar “A Turma”, estrutura usada para coleta de informações, a fim de constranger um empregado que teria feito uma gravação indesejada de Vorcaro.

As conversas incluem ainda troca de dados pessoais e pedidos para “levantar tudo” sobre dois funcionários, incluindo um chef de cozinha.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

JUSTIÇA - DINO RECLAMA DA JUSTIÇA ITALIANA

Ministro do STF se mostra incomodado com veto à extradição de Carla Zambelli

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino disse que é “uma tradição” do Brasil e da Corte respeitar a jurisdição de outros países, mas que, às vezes, essa deferência não é observada por outras nações. Também destacou que “nunca nos colocamos na posição de juízes dos outros juízes dos outros países”.

Na última sexta-feira, 12, a Justiça da Itália apontou uma suposta parcialidade do ministro Alexandre de Moraes no julgamento da ex-deputada federal Carla Zambelli (PL-SP), para anular a sentença de extradição da ex-parlamentar da Europa para o Brasil.

“É da tradição deste Supremo Tribunal Federal ter uma atuação profundamente deferente em relação às jurisdições dos outros países. Às vezes, o mesmo não se verifica. Às vezes, tal deferência não se faz observar”, pontuou Dino, ao votar em ação penal que acusa o ex-deputado Eduardo Bolsonaro de coação no curso do processo.

E acrescentou: “Este Supremo, com muita velocidade e com muita presteza, examina pedidos de prisão preventiva e extradição, examina pedidos de extradição e nunca nos colocamos na posição de juízes dos outros juízes dos outros países.”

Dino ainda disse ver uma “tentativa de descrédibilização do poder Judiciário” em todo o mundo, mas destacou que isso acontece no Brasil “numa intensidade talvez incomparável”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

INTERNACIONAL - LULA MANDA RECADOS A TRUMP DURANTE DISCURSO NA CÚPULA DO G7

Presidente disse que o combate ao crime organizado deve levar em consideração a soberania de cada país

Do Estadão Conteúdo



Lula (sentado à esquerda) também atacou o neoliberalismo, afirmando que o modelo econômico agravou as desigualdades e corroborou crises políticas pelo mundo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) mandou recados ao presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, durante o discurso feito na Cúpula do G7, em Évian-les-Bains, na França. Na reunião

em que os dois participam, Lula disse que o combate ao crime organizado deve levar em consideração a soberania dos Estados.

“Outros temas, como o combate aos crimes transnacionais, também devem fazer parte da agenda de desenvolvimento. Um deles é o desafio do crime organizado, que aterroriza comunidades e desvia recursos públicos que deveriam ser direcionados para a construção de escolas, hospitais e estradas. Esse esforço deve levar em conta o respeito à soberania dos Estados”, afirmou Lula nesta terça-feira, 16.

Lula também citou que não se pode separar o narcotráfico dos crimes como a lavagem de dinheiro e o tráfico de armas. Em discursos no Brasil, o presidente costuma declarar que grande parte das armas contrabandeadas vem dos Estados Unidos. Ele também critica o fato de o estado americano do Delaware ser cenário de crimes financeiros brasileiros.

“O enfrentamento ao narcotráfico não pode ser dissociado de outros ilícitos como a lavagem de dinheiro e o tráfico de armas. Valorizar o diálogo e a cooperação institucional, inclusive por meio da Interpol, contribuirá para a localização de ativos e indivíduos vinculados a essas atividades criminosas”, disse Lula.

O presidente Lula também atacou o neoliberalismo, afirmando que o modelo econômico agravou as desigualdades e corroborou crises políticas pelo mundo. O presidente também afirmou que o unilateralismo é uma “resposta falaciosa” para a atualidade.

“Ficamos aprisionados em dogmas que defendem desregulamentação de mercados, Estado mínimo e austeridade fiscal como fins em si mesmos. O neoliberalismo agravou a desigualdade econômica e a crise política que hoje assolam as democracias. Agora, o protecionismo e o unilateralismo ressurgem como respostas falaciosas para a complexidade dos nossos problemas”, declarou.

Sistema financeiro

O presidente também criticou o sistema financeiro internacional, afirmando que países não podem ter que escolher entre “pagar seus credores ou alimentar suas crianças”.

Ao defender que a desigualdade entre os países está aumentando, Lula citou que o primeiro trilionário do mundo (sem citar Elon Musk, CEO da SpaceX), tem renda superior à dos 46% mais pobres da população global e criticou o que chamou de “políticas pró-bilionários”.

“A distância que separa a prosperidade de Évian da realidade enfrentada por bilhões de pessoas no Sul Global não está diminuindo. Nos últimos anos, a desigualdade entre países ricos e pobres tem aumentado. 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”, disse Lula.

Sem citar atores globais, o presidente também afirmou que as guerras atuais desviam o foco da agenda desenvolvimentista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

INTERNACIONAL - PRESIDENTE PODE CONVERSAR COM ZELENSKY

Do Estadão Conteúdo

O presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, pediu uma reunião bilateral com o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante a cúpula do G7, afirmou uma fonte do governo. O brasileiro diz estar disposto a se reunir com o ucraniano, mas não dá certeza de um encontro. Caso ocorra, o único dia possível é na quarta-feira, último dia da cúpula.

Zelensky espera convencer mais países a ajudar a pressionar Vladimir Putin a assinar um acordo. Ele foi convidado a participar da cúpula e foi o protagonista das discussões da manhã desta terça, quando houve uma reunião sobre a Guerra na Ucrânia.

Lula e Zelensky já tiveram seus entrevistos no passado devido à proximidade de Lula com Putin, mas se reuniram na última Assembleia-Geral da ONU.

A cúpula do G7 começou nesta segunda-feira, 15, e se estende até quarta, 17, com a participação dos líderes da Alemanha, do Reino Unido, do Canadá, da França, da Itália, do Japão e dos Estados Unidos, junto de líderes convidados de outros países. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva foi convidado em fevereiro pela presidência francesa, mas só aceitou o convite no início deste mês. Ele chegou à cidade turística na segunda e já se reuniu com Emmanuel Macron e o presidente da Suíça, Guy Parmelin.

Nesta terça, o petista se reuniu com os líderes da União Europeia Ursula von der Leyen e António Costa. No encontro, o trio definiu a criação de um canal bilateral para lidar com as barreiras europeias a produtos de proteína animal e siderurgia.

“Os três trataram em particular das medidas de restrição a produtos brasileiros adotadas recentemente pela parte europeia”, disse o Planalto em comunicado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

INTERNACIONAL - APÓS ACORDO COM IRÃ, TRUMP CRÍTICA AÇÃO DE ISRAEL NO LÍBANO

Em discurso no G7, presidente dos EUA diz que não é preciso demolir um prédio para encontrar alguém do Hezbollah

Do Estadão Conteúdo



O presidente americano afirmou que o presidente interino da Síria, Ahmed Sharaa, faria um trabalho melhor na luta contra o Hezbollah

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, criticou a maneira que Israel está lutando contra a milícia xiita radical libanesa Hezbollah e apontou que a Síria deveria assumir a dianteira no confronto contra o grupo.

“Israel está lutando contra o Hezbollah há muito tempo e muitas pessoas estão sendo mortas”, apontou Trump, durante um discurso na cúpula do G7, na França, nesta terça-feira, 16.

“Você não precisa demolir um prédio de apartamentos toda vez que estiver procurando por alguém. Porque há muita gente nesses prédios. E nem todos são do Hezbollah, disso eu tenho certeza.”

O republicano destacou que não está feliz com as operações israelenses no Líbano. Ele disse que Tel-Aviv deveria ter “terminado o trabalho mais rápido”. “Isso simplesmente não acaba nunca. E quando isso acontece, lança uma luz negativa sobre o grande acordo, que é o acordo com o Irã.”

Trump reiterou que não gostou dos ataques israelenses contra posições do Hezbollah em Beirute no domingo, 14, em meio às negociações com o Irã. “Duas horas antes de assinarmos um acordo, Israel atacou o Líbano”.

O presidente americano afirmou que o presidente interino da Síria, Ahmed Sharaa, faria um trabalho melhor na luta contra o Hezbollah.

“E eu sugeri a Israel que deixasse a Síria cuidar do Hezbollah”, diz Trump. “Porque, para ser honesto, acho que eles fariam um trabalho melhor.”

Trump elogiou muito o líder sírio e classificou o relacionamento entre os dois como positivo. “Ele é muito capaz. E tem sido muito bom para mim. Se Israel não conseguir fazer o trabalho sem matar todo mundo, ele fará. A Síria fará o trabalho.”

Trump está participando da cúpula do G7 nesta terça-feira, 16. Ele se reuniu com líderes de diversos países, como Catar e Emirados Árabes Unidos. Antes de retornar aos EUA, o republicano deve jantar com o presidente da França, Emmanuel Macron, no Palácio de Versalhes na quarta-feira, 17.

Acordo

O presidente dos EUA anunciou que chegou a um acordo de paz com o Irã, que será formalmente concretizado em uma cerimônia em Genebra na sexta-feira, 19.

Israel não participou das negociações e não ficou feliz com o acordo. A relação entre Trump e o primeiro-ministro Binyamin Netanyahu azedou nos últimos dias por conta dos sucessivos bombardeios israelenses no Líbano, apesar de pedidos de contenção dos EUA.

O cessar-fogo no Líbano faz parte do acordo entre Irã e EUA, mas Netanyahu declarou que as tropas israelenses não vão sair do sul do Líbano.

De acordo com informações da agência Reuters, o Hezbollah recebeu garantias do Irã de que as tropas israelenses precisarão sair do Líbano para que a próxima fase de negociações com os EUA avance.

A milícia xiita disse à Reuters que não haverá “nenhum acordo nuclear entre o Irã e os Estados Unidos sem que os israelenses se retirem do Líbano”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

INTERNACIONAL - NETANYAHU MANTÉM TROPAS EM SOLO LIBANÊS

Do Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro de Israel, Binyamin Netanyahu, afirmou que as tropas israelenses permanecerão no sul do Líbano apesar do acordo firmado entre Estados Unidos e Irã para encerrar a escalada militar na região.

Segundo ele, Israel não participou das negociações conduzidas pelo presidente americano, Donald Trump, e continuará tomando decisões com base em seus próprios interesses de segurança.

Em entrevista coletiva na segunda-feira, 15, Netanyahu disse que o Irã pressionou para que a retirada das forças israelenses do território libanês fosse incluída no acordo, mas que a exigência não foi aceita. “O Irã queria que nos retirássemos de lá, mas isso não aconteceu. Sabe por que não aconteceu? Porque me mantive muito, muito firme”, afirmou.

O premiê reiterou que a principal preocupação de seu governo continua sendo impedir que Teerã desenvolva armas nucleares. “Com um acordo ou sem um acordo, continuaremos fazendo o que for necessário para impedir que o Irã obtenha armas nucleares. Enquanto eu for primeiro-ministro de Israel, isso não acontecerá”, declarou.

Israel mantém uma zona de segurança no sul do Líbano desde a ofensiva lançada contra o Hezbollah após os ataques do grupo apoiado pelo Irã ao norte do território israelense durante os primeiros dias da guerra. Desde o início das negociações, Teerã defende que o fim da presença militar israelense na região seja uma condição para qualquer entendimento com Washington.

Apesar das pressões, o ministro da Defesa israelense, Israel Katz, também afirmou que as tropas permanecerão no Líbano. A posição evidencia um dos pontos de divergência entre o governo de Netanyahu e a estratégia adotada por Trump para encerrar o conflito com o Irã.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

NORDESTE EXPORT - JULIÃO DEFENDE INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA E RESSALTA VANTAGENS DO NORDESTE

Para CEO do Brasil Export, um dos principais desafios para o Nordeste é avançar na multimodalidade para ampliar sua competitividade

Por VANESSA PIMENTEL redacao.jornal@redebeneews.com.br



Durante sua apresentação, o CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, apontou a multimodalidade como um dos principais caminhos para ampliar a competitividade da região. Foto: Bruno Mendes

Na abertura do Fórum Nordeste Export, o CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, destacou o papel estratégico da região no cenário logístico nacional e internacional. O evento ocorreu nos dias 8 e 9 deste mês, na Associação Comercial de Maceió, e promoveu debates sobre desafios, oportunidades e a necessidade de avanços estruturais no setor.

Durante sua apresentação, Julião apontou a multimodalidade como um dos principais caminhos para ampliar a competitividade do Nordeste. “Não estamos falando de portos concorrentes, mas de estruturas complementares”, afirmou, ao defender maior integração entre portos, ferrovias e rodovias.

O executivo também ressaltou vantagens naturais da região, como a localização geográfica mais próxima da Europa, fator que pode reduzir custos e tempo de transporte nas operações internacionais. Outro diferencial citado foi a profundidade dos calados dos portos nordestinos, que favorece a operação de navios de maior porte em comparação aos terminais do Sudeste.

Além disso, Julião mencionou o potencial de expansão do setor de cruzeiros, que pode impulsionar o turismo e gerar impactos positivos na economia local.

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

Ao encerrar, Julião fez um apelo por maior agilidade na tomada de decisões e na realização de investimentos. “Precisamos agir. Não podemos mais esperar enquanto as oportunidades passam. É um setor que gera emprego e renda”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - GARGALOS NO TRANSPORTE LIMITAM COMPETITIVIDADE DA ECONOMIA BRASILEIRA

Planejamento de longo prazo e investimentos em infraestrutura são apontados como essenciais para reduzir custos e aumentar a eficiência do setor

Por GEOVANNA BARBOSA redacao.jornal@redebeneews.com.br



Jorge Bastos também defendeu a ampliação da capacidade logística do país por meio de obras estruturantes e da integração entre rodovias, ferrovias, portos e aeroportos

O crescimento da produção brasileira tem aumentado a pressão sobre a infraestrutura de transportes e reacendido o debate sobre a necessidade de modernizar a logística nacional. Hoje, grande parte das cargas ainda é transportada por rodovias, modelo que encarece operações de longa distância e reduz a competitividade de diversos setores da economia.

O tema foi discutido pelo presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, durante o Fórum Nordeste Export, no último dia 8, na Associação Comercial de Maceió. Segundo ele, o desafio está na ampliação da infraestrutura e na criação de um planejamento capaz de garantir continuidade aos investimentos ao longo dos próximos anos.

A necessidade de melhorias ocorre em um momento de expansão da produção agrícola e industrial, que aumenta a demanda por corredores logísticos mais eficientes. Na avaliação do presidente da Infra S.A., a falta de integração entre diferentes modais ainda representa um obstáculo para a competitividade brasileira.

Entre as iniciativas em discussão está o novo Plano Nacional de Logística (PNL), que pretende estabelecer diretrizes para orientar investimentos públicos e privados no setor. A proposta busca criar metas de longo prazo e oferecer maior previsibilidade para a execução de projetos.

Bastos também defendeu a ampliação da capacidade logística do país por meio de obras estruturantes e da integração entre rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. Para ele, o principal desafio é preparar a infraestrutura nacional para acompanhar o crescimento da movimentação de cargas nos próximos anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/06/2026

ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - NORDESTE GANHA PROTAGONISMO E SE CONSOLIDA COMO FORÇA EXPORTADORA

Representantes do conselho do Brasil Export e do Alagoas Export destacaram o avanço da região no cenário logístico nacional

Por VANESSA PIMENTEL redacao.jornal@redebeneews.com.br



Entre os desafios, Dielze Mello mencionou gargalos logísticos, a necessidade de avançar na transição energética e a preparação dos portos para receber novos investimentos

Durante a abertura do Nordeste Export, realizado no último dia 8, o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, afirmou que ainda

persiste uma visão equivocada sobre o Nordeste. Segundo ele, a região costuma ser associada a fragilidade econômica, mas essa percepção não condiz com a realidade atual.

“O Nordeste é produtivo, reúne estados com forte vocação exportadora. Temos mostrado ao Brasil, por meio dos veículos do grupo, a potência econômica da região e sua capacidade produtiva”, ressaltou.

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

Ela também destacou as principais vocações do estado, como os setores sucroenergético e mineral, além da importância das operações de exportação realizadas a partir de Maceió para a economia local. “Essas atividades vêm transformando o cenário regional, embora ainda haja espaço para ampliar a diversificação da pauta exportadora”, pontuou.

Entre os desafios, Dielze mencionou gargalos logísticos, a necessidade de avançar na transição energética e a preparação dos portos para receber novos investimentos. Segundo ela, esses fatores são fundamentais para sustentar o crescimento econômico da região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - AVANÇO DO AGRO E DA MINERAÇÃO AMPLIA DEMANDA POR INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA

Expansão da produção na região reforça a importância de projetos como a Transnordestina e da integração entre diferentes modais de transporte

Por GEOVANNA BARBOSA redacao.jornal@redebenews.com.br



A demanda por infraestrutura logística frente ao avanço da produção agrícola e da atividade mineral foi discutido durante um dos painéis do fórum Nordeste Export, em Maceió

O avanço do agronegócio e da mineração tem ampliado a demanda por infraestrutura logística no Nordeste. Nos últimos anos, o crescimento da produção agrícola em áreas do Matopiba e a expansão da atividade mineral têm aumentado a necessidade de corredores mais eficientes para o escoamento de cargas.

O assunto foi debatido durante o Fórum Nordeste Export, realizado nesta segunda-feira (8), na Associação Comercial de Maceió. Durante o evento, o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Alex Azevedo, destacou que o fortalecimento da logística será fundamental para sustentar o crescimento econômico da região.

Entre os projetos apontados como estratégicos está a Ferrovia Transnordestina. Durante o evento, Azevedo destacou a importância da obra para a movimentação de cargas e lembrou que o trecho entre Salgueiro (PE) e o Porto de Suape voltou a fazer parte dos planos de expansão do empreendimento.

O diretor também citou o avanço do Matopiba, considerado uma das principais fronteiras agrícolas do país, além do potencial mineral de estados como Bahia, Ceará, Rio Grande do Norte e Alagoas. De acordo com ele, a expansão dessas atividades tende a aumentar a necessidade de investimentos em logística nos próximos anos.

Na avaliação de Azevedo, a melhoria da infraestrutura é vista como um passo fundamental para aumentar a competitividade dos setores produtivos e fortalecer a participação do Nordeste na logística nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - NORDESTE SE POSICIONA COMO HUB NA DESCARBONIZAÇÃO DA NAVEGAÇÃO

Etanol e biodiesel surgem como alternativas mais viáveis para substituir o combustível derivado de petróleo nos navios

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebeneews.com.br



A descarbonização e outros temas foram debatidos por representantes dos setores portuário, de transportes e de energia durante a segunda parte do painel InfraESG

“O lugar mais fácil de descarbonizar a rota de navegação é a cabotagem brasileira”. A frase é do diretor de Desenvolvimento de

Negócios do Grupo Dislub Equador, Leonardo Cerquinho, e foi dita durante a segunda parte do painel InfraESG do fórum Nordeste Export, realizado na Associação Comercial de Maceió e promovido pelo Grupo Brasil Export.

O argumento de Cerquinho parte de uma lógica de disponibilidade: o Brasil é grande produtor de biocombustíveis, já tem infraestrutura instalada e escala de oferta, condições que rotas oceânicas de longo curso dificilmente reúnem. Por isso, ele descarta hidrogênio verde e amônia como soluções para o setor marítimo. “O hidrogênio é uma molécula extremamente difícil de conter. Se você tem um sinistro no meio do mar, como resolve? A amônia é ainda pior — ela é tóxica”, disse.

O pano de fundo da discussão é a normativa aprovada pela Organização Marítima Internacional (OMI) para zerar as emissões de carbono do setor marítimo até 2050, com obrigações graduais previstas para começar em 2028, um ano depois do prazo original, após pressão do governo Trump. Os navios de carga respondem por até 3% das emissões globais de carbono.

Há ainda uma dinâmica logística que, segundo Cerquinho, coloca o Nordeste em posição central nesse processo.

O principal gargalo da cabotagem brasileira é o Porto de Manaus, limitado pelo calado do Arco do Lamoso e pela entrada do Rio Negro no período seco. Para maximizar a carga transportada, os armadores têm interesse em chegar a Manaus e sair de lá com o mínimo possível de combustível nos tanques. Os portos de Suape e Pecém, situados logo após Manaus nas rotas de cabotagem, passam a ser pontos naturais de abastecimento — e ganham ainda mais peso se o combustível adotado for etanol ou biodiesel, cujo poder calorífico menor exige paradas mais frequentes do que o bunker derivado de petróleo.

“O Nordeste vai ter um papel muito relevante na questão do abastecimento de navios”, afirmou. O próprio Grupo Dislub Equador prevê iniciar operações de um terminal de líquidos em Suape em março.



Para Luiz Carlos Ciochi, ex-diretor-geral do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e consultor do Ipegen, o debate sobre descarbonização no Brasil precisa estar subordinado a uma agenda maior.

"O nosso problema é de desenvolvimento econômico. Nós não temos que nos preocupar agora com emissão de CO2 porque nós já estamos bem somos o paradigma de muitos países", disse.

Ciochi defendeu que o país aproveite sua estrutura consolidada de biocombustíveis e, ao mesmo tempo, desenvolva planejamento estratégico integrado entre setores. "O armador não vai pensar no país como um todo. Alguém tem que capitanear essa visão de futuro", afirmou.

Eletrificação

O cenário para a eletrificação dos portos é mais sombrio. Jacqueline Wendpap, diretora-executiva da Praticagem do Brasil, alertou que, se os portos brasileiros não conseguirem abastecer adequadamente navios com combustíveis alternativos, o país corre o risco de atrair apenas embarcações mais antigas e poluentes. "A frota que virá pro Brasil será uma frota de segunda linha", disse.

Na sua avaliação, a eletrificação portuária depende de uma coordenação que ainda não existe. Questionada se enxerga articulação entre ministérios para viabilizar esse processo, foi direta: "Não". O gerente de Meio Ambiente do Porto de Maceió, Aldo Flores, deu dimensão concreta ao problema. Uma consulta extraoficial a uma empresa especializada na eletrificação de portos resultou em um orçamento de 15 milhões de dólares apenas para estruturar o atendimento à temporada de cruzeiros de Maceió. "Fica uma cifra inviável pra gente investir nisso", reconheceu.

Flores lembrou, no entanto, que a matriz energética brasileira já é predominantemente renovável o que coloca o país em situação mais favorável do que a de nações europeias que cobram avanços em sustentabilidade sem ter resolvido a própria geração de energia.

ANTT

Cynthia Ruas, superintendente de Sustentabilidade, Pessoas e Inovação da ANTT, apresentou o Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura da agência, que reúne 470 requisitos em nove parâmetros de desempenho ambiental e social. Das 34 concessões de rodovias e ferrovias monitoradas, 21 aderiram ao programa, parte delas no nível máximo.

Um dos parâmetros trata exclusivamente de resiliência climática, com exigência de planos de obras preventivas a desastres - medidas que, segundo Ruas, ainda são novidade no Brasil. "Se não fosse a tragédia climática do Rio Grande do Sul, esse conceito continuaria pouco conhecido", avaliou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/06/2026

ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - MARCO LEGAL, DUIMP E 6X1 DOMINAM DEBATE NO NORDESTE

Lideranças do setor portuário discutiram os impactos regulatórios e operacionais das mudanças em curso no comércio exterior

Por MARIANA NEROME redacao.jornal@redebeneews.com.br

O setor portuário brasileiro atravessa uma transformação simultânea em três frentes: a digitalização completa dos processos de importação, as mudanças na jornada de trabalho e a modernização do marco legal portuário. O cenário foi debatido durante painel sobre perspectivas do setor privado no Nordeste Export, evento promovido pelo Grupo Brasil Export na Associação Comercial de Maceió, com representantes da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), da Associação Brasileira de Terminais de Cargas (Abtra) e da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop).

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

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

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

Os efeitos sobre o tempo de permanência das cargas no porto já são visíveis. Caputo apresentou dados do Porto de Santos: há dez anos, a permanência média era de 22 dias. Com as melhorias incrementais dos últimos anos, esse número caiu para cerca de 11 dias. As cargas que já passam pelo novo processo estão ficando entre seis e sete dias. A Receita Federal projeta que o indicador chegue a três ou quatro dias a partir de 2027.

Escala 6x1

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

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

Caputo reconheceu que a mu dança tem justificativa do ponto de vista dos trabalhadores, mas ressaltou que a flexibilidade sobre os dias de folga — sem a exigência de que sejam consecutivos — permite reorganizar a força de trabalho sem contratações em massa, minimizando o impacto financeiro para os terminais. “Olhando pelo lado humano, o trabalhador portuário tem o direito de ter uma escala mais parecida com a nossa. Com essa flexibilidade de não ter que ser consecutivo dá para reorganizar a mão de obra. Caso não haja isso, teremos que contratar mais um monte de gente, mas acredito que dê para reorganizar a força atual, talvez com algumas pequenas complementações”, afirma o diretor-presidente da Abtra.

PL 733

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

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



O atual cenário de transformação nos portos foi debatido durante painel do Nordeste Export sobre perspectivas do setor privado com representantes da ABTP, da Abtra e da Fenop

Silva ponderou que, mesmo se a Câmara votar o texto ainda em junho, o Senado teria condições de apreciar e aprovar o projeto ainda em 2026, já que a matéria tem

caráter setorial e não exige o mesmo nível de debate de reformas estruturais como a tributária.

Para Ferreira, independentemente do ritmo das mudanças, o setor não tem alternativa que não seja a adaptação. Ele lembrou que já operou armazéns alfandegados para um único cliente, modelo que deixou de ser viável com as novas dinâmicas do comércio exterior. “O objetivo final é que o usuário pague menos”, disse.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/06/2026

ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - PORTOS INCORPORAM DESCARBONIZAÇÃO E RESILIÊNCIA CLIMÁTICA AOS PROJETOS

Governo e Infra S.A. discutem combustíveis alternativos, revisão contratual e adaptação da infraestrutura a eventos extremos

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebeneews.com.br



Alex Ávila, secretário nacional de Portos, e Jorge Bastos, diretor-presidente da Infra S.A., participaram da primeira parte do painel InfraESG, dentro do fórum Nordeste Export

A agenda ambiental deixou de ser acessória nos projetos de infraestrutura portuária brasileira e passou a condicionar desde a modelagem dos leilões até os contratos de arrendamento e concessão. É esse o diagnóstico que emergiu da primeira parte do painel InfraESG | Boas Práticas e Sustentabilidade na Logística, realizado na Associação Comercial de Maceió, durante o Fórum

Nordeste Export, evento promovido pelo Grupo Brasil Export, com a participação do secretário nacional de Portos, Alex Ávila, e do diretor-presidente da Infra S.A, Jorge Bastos.

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

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

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

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

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

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

Combustível sustentável

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

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

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

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

Enchentes no Sul

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

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

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

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

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

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

**O QUE VAI SER TIDO COMO A MELHOR OPÇÃO É O QUE
O MERCADO RESPONDER QUE VAI ATENDER MELHOR
ÀS NECESSIDADES”**

ALEX ÁVILA
secretário nacional de Portos

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/06/2026

ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - LOGÍSTICA E ENERGIA SUSTENTAM PLANO DE CRESCIMENTO DE ALAGOAS

Estado registra expansão econômica acima da média nacional e busca ampliar sua inserção nos mercados nacional e internacional

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebeneews.com.br



O secretário-executivo do Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico e Social de Alagoas, Lucas Canuto, apresentou no fórum um panorama dos negócios do estado

Alagoas tem intensificado sua estratégia para se consolidar como um hub logístico no Nordeste, apostando na ampliação da infraestrutura de transportes, no fortalecimento do Porto de Maceió e em vantagens competitivas ligadas à energia para atrair investimentos e ampliar sua inserção no comércio exterior. O movimento ocorre em um cenário

de crescimento econômico sustentado, com o estado acumulando quatro anos consecutivos de expansão acima da média nacional.

A localização geográfica privilegiada no litoral nordestino, associada a investimentos em conectividade e logística, é vista como um dos pilares para ampliar a competitividade de Alagoas.

O secretário-executivo do Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico e Social de Alagoas, Lucas Canuto, apresentou um panorama dos negócios do estado durante a edição de 2026 do Fórum Nordeste Export, promovido pelo Grupo Brasil Export. De acordo com a apresentação, o estado projeta um Produto Interno Bruto (PIB) nominal de R\$ 96 bilhões em 2025, além de crescimento econômico estimado em 2%, acima da média nacional prevista de 1,8%.

No centro das diversas estratégias está o Porto de Maceió, apontado como ativo fundamental para o escoamento da produção estadual e o fortalecimento das cadeias produtivas. Em 2025, o terminal movimentou 2,51 milhões de toneladas. Apesar da retração de 6,1% no volume total, um dos principais sinais de dinamismo veio da carga geral, que cresceu 46,4%, atingindo 125,9 mil toneladas, demonstrando diversificação operacional e potencial para a expansão de novos fluxos logísticos. Os graneis líquidos também regis traram alta de 14,8%, enquanto os graneis sólidos recuaram 12,9%.

O desempenho portuário dialoga diretamente com o perfil exportador do estado. Em 2025, o açúcar de cana manteve a liderança absoluta na pauta externa, representando 69,6% das exportações alagoanas, equivalente a US\$ 573 milhões. O minério de cobre aparece em seguida, com participação de 27,4% e movimentação de US\$ 225,5 milhões, reforçando a necessidade de uma infraestrutura eficiente para garantir competitividade e ampliar mercados consumidores.

Outros modais

A conectividade aérea também faz parte da estratégia de transformação logística. O Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares registrou crescimento de 11% no número de passageiros em 2025 em relação ao ano anterior, além de alta de 37,3% nos desembarques na comparação com 2019. A inauguração do primeiro voo internacional direto entre Rosário, na Argentina, e Maceió, em 2026, é considerada um marco para fortalecer não apenas o turismo, mas também as conexões comerciais. Paralelamente, o Aeroporto Costa dos Corais, em Maragogi, segue em construção para ampliar a infraestrutura regional.

Na malha terrestre, o estado também tem ampliado sua capacidade logística. Os investimentos federais em transportes cresceram 171,4%, passando de R\$ 130,4 milhões em 2022 para R\$ 354 milhões em 2024. Entre os projetos estruturantes estão a Ponte Penedo–Neópolis, na BR-349, e o Viaduto Porto Real do Colégio, na BR101, empreendimentos voltados à melhoria da integração rodoviária e ao fortalecimento dos corredores de circulação entre Alagoas e estados vizinhos.

No setor energético, Alagoas tenta converter uma vantagem estrutural em diferencial econômico para sustentar sua ambição logística. Atualmente, 80,7% da matriz energética estadual é composta por fontes renováveis, enquanto o estado destaca possuir a menor tarifa industrial de gás natural do Nordeste. O avanço da geração solar, com mais de 12 mil unidades distribuídas pelos 102 municípios alagoanos, e a expansão planejada da rede de gás reforçam a estratégia de atrair indústrias e operações de maior intensidade energética.

Com porto, energia e infraestrutura em expansão, Alagoas busca se posicionar como uma plataforma regional para a circulação de cargas, atração de investimentos e integração logística, mirando um papel mais relevante no mapa econômico do Nordeste.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - TCU DEVE ENSINAR GESTOR A NÃO ERRAR, AFIRMA VITAL DO RÊGO

Presidente do tribunal defende mudança de cultura nos órgãos de controle e maior orientação aos administradores públicos

Por **JÚNIOR BATISTA** redacao.jornal@redebeneews.com.br



Ao falar do cenário nacional de infraestrutura, o presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo, apontou gargalos históricos na logística brasileira e defendeu planejamento de longo prazo

O ministro e presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rêgo Filho, defendeu uma mudança na forma como os órgãos de controle se relacionam com gestores públicos e afirmou que segurança jurídica e previsibilidade regulatória são condições essenciais para ampliar investimentos em infraestrutura no país. A

declaração foi feita durante palestra no Nordeste Export, realizado na Associação Comercial de Maceió.

Segundo o ministro, o papel dos órgãos de controle precisa evoluir de uma lógica exclusivamente punitiva para uma atuação mais orientadora, sem abrir mão da responsabilização de gestores que descumprem regras. “O TCU sempre foi visto como um tribunal chato. O gestor tinha medo do TCU. O

TCU tem que ensinar o gestor a não errar”, afirmou. Vital disse buscar aproximar o tribunal dos administradores públicos para criar um ambiente mais seguro para a tomada de decisões.

Para viabilizar essa mudança de abordagem, o presidente do TCU citou a criação da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (Secex Consenso), estrutura voltada a incentivar soluções negociadas e reduzir disputas administrativas. “O direito moderno é o consensualismo. Nós sempre devemos buscar solução”, disse.

Ao falar do cenário nacional de infraestrutura, Vital apontou gargalos históricos na logística brasileira e defendeu planejamento de longo prazo. Segundo ele, cerca de 65% das cargas brasileiras são transportadas por rodovias, enquanto o modal ferroviário responde por aproximadamente 20%. O ministro também criticou a concentração das exportações em determinados corredores. “Estamos estrangulando o Porto de Santos enquanto temos portos do Nordeste que poderiam estar exportando com vantagem competitiva”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026

ESPECIAL - NORDESTE EXPORT - CODEBA APOSTA NA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO PARA AMPLIAR LOGÍSTICA

Projeto prevê integração entre Ibotirama e o Porto de Aratu para aumentar a movimentação de cargas do agronegócio

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



Gobbo apresentou o projeto da Nova Hidrovia do Rio São Francisco para ampliar o escoamento da produção agrícola e diversificar os corredores logísticos do Nordeste

O diretor-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antônio Gobbo, afirmou que a Hidrovia do São Francisco tem potencial de elevar a navegação do Nordeste e dobrar a capacidade portuária da região. A fala foi durante o painel “Portos do Nordeste e as

novas rotas do agronegócio”, realizado no Nordeste Export, promovido pelo Grupo Brasil Export na Associação Comercial de Maceió, em Alagoas.

Segundo Gobbo, a burocracia ainda aparece como um dos principais obstáculos para acelerar projetos estruturantes. “O entrave do desenvolvimento é a burocracia para a execução dos processos. Estamos tentando fazer uma reforma geral no sistema de execução e trabalhando sempre em parceria”, afirmou. O executivo também destacou limitações na conectividade ferroviária. “Temos insuficiência de ferrovias. Não existe permeabilidade, mas precisamos criar soluções e seguir uma lógica econômica”, disse.

Como alternativa, Gobbo apresentou o projeto da Nova Hidrovia do Rio São Francisco para ampliar o escoamento da produção agrícola e diversificar os corredores logísticos do Nordeste. “O São Francisco tem potencial de navegação de mais de 1,3 mil quilômetros”, afirmou.

A proposta prevê utilizar o Porto de Ibotirama como ponto estratégico para movimentação de grãos, o terminal possui capacidade estimada de até 5 milhões de toneladas de grãos sólidos por ano. A partir dali a carga seguiria para o Porto de Aratu, que atualmente movimenta cerca de 3 milhões de toneladas e possui potencial de expansão para até 7 milhões de toneladas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/06/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

CONGRESSO DEVE VOTAR NESTA QUINTA-FEIRA VETO DE LULA AOS JABUTIS DAS EÓLICAS OFFSHORE

Por Ana Carolina Diniz



Eólicas offshore no Reino Unido — Foto: Ian Forsyth/Bloomberg

O Congresso Nacional deve analisar nesta quinta-feira vetos do presidente Lula a partes do PL que regulamenta as eólicas offshore. Em janeiro de 2025, o presidente vetou os jabutis do projeto, como a obrigatoriedade de contratação de usinas térmicas a gás.

Representantes da indústria de energia têm ido ao Congresso para sensibilizar as assessorias de deputados e senadores sobre a importância de manter os vetos do

presidente. A principal preocupação é que o projeto se torne parte de uma negociação política, onde interesses de diferentes setores possam prejudicar as decisões técnicas e, conseqüentemente, o futuro da energia no país.

O objetivo inicial do projeto era aprovar uma energia limpa, mas quando chegou na Câmara, os deputados incluíram os jabutis que, além do impacto na conta, aumentam as emissões de gases de efeito estufa.

Há, por exemplo, a contratação compulsória de PCHs, pequenas centrais hidrelétricas, e prorrogação da contratação de térmicas a carvão por mais 40 anos. Tem também a contratação obrigatória de eólica do Rio Grande do Sul. Mas elas são muito mais ineficientes do que as que foram construídas na nova tecnologia.

Associações do setor elétrico estimam que o impacto direto será de R\$ 348 bilhões até o ano de 2050., o que representa um aumento de quase 6%, o equivalente a seis anos de bandeira vermelha na conta de luz. Os vetos derrubados pelo Congresso já consolidaram R\$ 197 bilhões em custos estimados ao setor elétrico. Se os demais dispositivos forem mantidos, o impacto potencial pode atingir R\$ 545 bilhões. As estimativas são do Grupo Equilíbrio, composto por associações do setor elétrico e do setor produtivo, baseadas em um estudo da consultoria PSR.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/06/2026

BANCO CENTRAL PRORROGA INVESTIGAÇÃO SOBRE GRUPO MASTER POR MAIS 120 DIAS

Instituições já estão todas em regime de resolução, que visam ao encerramento organizado das atividades

Por Thaís Barcellos — Brasília

O Banco Central prorrogou o inquérito administrativo para apurar irregularidades nas instituições do grupo Master por 120 dias. Todas as instituições já estão em regime de resolução. A prorrogação vale a partir do dia 23 de junho.

De acordo com comunicado assinado pelo chefe-adjunto do Departamento de Resolução e de Ação Sancionadora, Aarão Diamantino Oliveira, são alvo da investigação o Banco Master, o Banco Master de Investimento, o Banco Letsbank, a Master Corretora de Câmbio, Títulos e Valores Mobiliários, o Will Bank e o Banco Master Múltiplo.



O edifício do Banco Central, em Brasília — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O Banco Master foi liquidado no dia 18 de novembro, mesmo dia da primeira prisão do seu dono, Daniel Vercaro, investigado por fraudes bancárias. Também foram liquidados neste dia o banco de investimento, o Letsbank e a corretora, enquanto o banco múltiplo entrou em Regime de Administração Especial Temporária (Raet), em que as atividades normais são mantidas, mas os executivos são afastados. Já o Will Bank foi liquidado em janeiro.

Segundo o BC, os regimes de resolução foram adotados pela grave crise de liquidez do conglomerado Master e pelo comprometimento significativo da sua situação econômico-financeira, bem como por graves violações às normas que regem a atividade das instituições integrantes do Sistema Financeiro Nacional.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/06/2026

DURIGAN DIZ QUE GOVERNO DEVE ACABAR COM SUBSÍDIOS AO COMBUSTÍVEIS APÓS FIM DE TENSÕES NO ORIENTE MÉDIO

Ministro da Fazenda afirmou que equipe econômica monitora preço internacional do petróleo para definir momento de cessar ajuda

Por Geralda Doca — Brasília



O ministro da Fazenda, Dario Durigan, em entrevista — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou que o governo deve retirar as subvenções aos combustíveis caso o acordo para o fim da guerra entre Irã e Estados Unidos avancem. Segundo o ministro, a equipe econômica vai monitorar os efeitos na queda da cotação internacional do petróleo no preço para definir o melhor momento de encerrar a ajuda ao setor.

— A gente tem visto que o preço do combustível tem caído no Brasil. Espero que agora, com esse cessar fogo que foi recentemente anunciado, a gente siga com a diminuição do preço do petróleo, fazendo com que a inflação diminua com a redução do preço dos combustíveis — disse o ministro, após participar de audiência conjunta das comissões da Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural e de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados. — Vamos monitorar, mas a tendência é acabar os subsídios.

Para minimizar o impacto da guerra no Oriente Médio, o governo brasileiro tomou uma série de medidas para evitar o repasse da cotação internacional do petróleo para bens e serviços o mercado interno, o que elevaria a inflação. O objetivo foi reduzir o efeito no preço tanto no caso do diesel, quanto da gasolina.

Segundo o ministro, a inflação é um tema que preocupa todo o mundo. Durante a audiência, o ministro demonstrou preocupação com aprovação de pautas bombas no Congresso.

—Destaco aqui da audiência pública a necessidade e a importância da gente manter estabilidade num ano de eleições. É importante que a gente valorize essa nossa interlocução, porque não tem como a gente avançar de outra forma — disse o ministro.

No início da noite, o ministro vai discutir o assunto com ministros do Supremo Tribunal Federal (STF).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/06/2026

LULA DIZ 'NÃO GOSTAR DO COMPORTAMENTO' DO GOVERNO AMERICANO EM CONVERSA COM PRESIDENTE SUL-COREANO NO G7

Trecho de diálogo foi captado por microfone aberto durante a cúpula

Por Bruna Lessa — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva criticou o governo dos Estados Unidos durante uma conversa informal com o presidente da Coreia do Sul, Lee Jae-myung, captada por um microfone aberto nesta quarta-feira, durante a cúpula do G7, em Évian-les-Bains, na França. Em um trecho audível do diálogo, Lula afirmou que o Brasil não mantém divergências com outros países e disse não gostar de conflitos. Na sequência, criticou a postura adotada por Washington.

— Eu não gosto de briga (...) Eu não gosto do comportamento do governo americano — afirmou o presidente.

Parte do diálogo foi registrada com baixa qualidade de áudio, o que dificulta a compreensão integral do que foi dito.

Em outro momento da gravação, é possível ouvir Lula mencionar a palavra "imperador". O presidente já utilizou o termo anteriormente em críticas a Donald Trump, mas a qualidade da gravação não permite identificar o contexto exato da fala nem a quem ela se referia.

No ano passado, durante a cúpula do Brics, o petista afirmou que "o mundo não quer imperador" ao comentar ameaças de elevação de tarifas comerciais por parte do republicano. Em abril deste ano, também criticou o que chamou de tentativas americanas de impor decisões a outros países.

A fala ocorre em meio a um momento de atrito entre Brasília e Washington. No início deste mês, o governo americano divulgou as conclusões de uma investigação comercial contra o Brasil e recomendou a adoção 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.

Trump também participa da cúpula do G7, mas não há previsão de encontro bilateral entre os dois presidentes durante a programação do evento. Na noite de terça-feira, Lula e o americano participaram de uma recepção oferecida aos líderes convidados e chegaram a se cumprimentar brevemente.

Nos últimos dias, Lula tem elevado o tom das críticas ao protecionismo e ao unilateralismo nas relações internacionais. Durante discurso na sessão ampliada do G7, na terça-feira, o presidente

criticou o avanço do protecionismo e do unilateralismo nas relações internacionais e defendeu o fortalecimento da cooperação entre os países para enfrentar desafios globais.

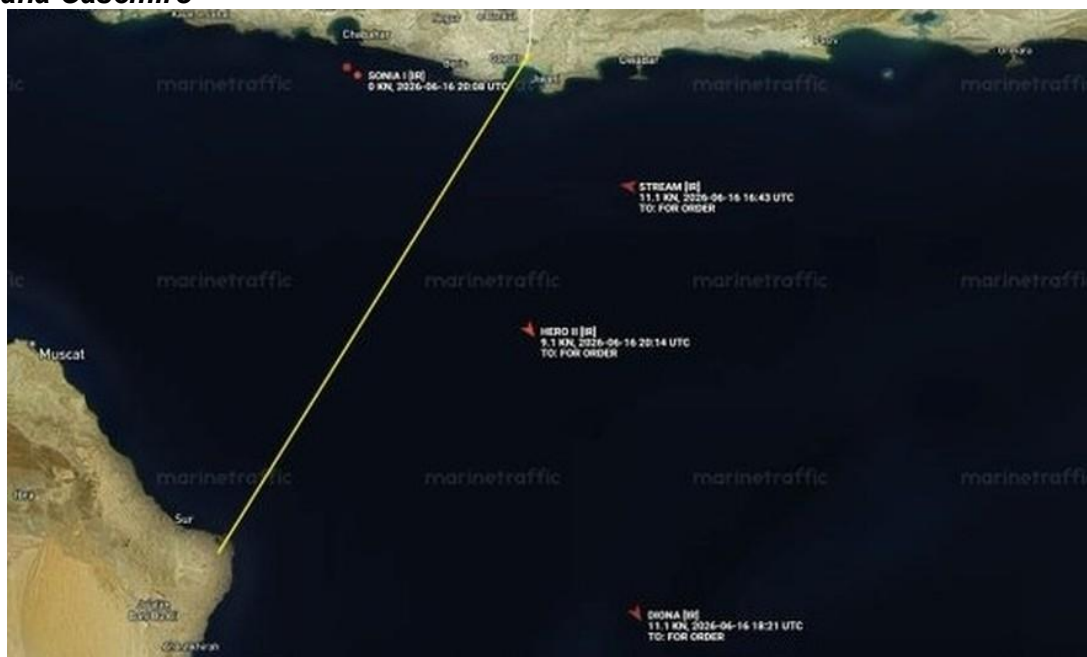
A participação de Lula na cúpula ocorre como convidado do G7, grupo formado por Estados Unidos, Alemanha, França, Reino Unido, Itália, Canadá e Japão. O presidente brasileiro participou de reuniões sobre desenvolvimento econômico, segurança internacional e inteligência artificial, além de encontros bilaterais com outros líderes presentes no evento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/06/2026

RETOMADA DA NAVEGAÇÃO EM ORMUZ TRAZ MUDANÇAS NAS EXPECTATIVAS DE AGENTES ECONÔMICOS E PETRÓLEO ABRE ABAIXO DE US\$ 80

Por Luciana Casemiro



Primeiros petroleiros iranianos cruzam zona de bloqueio dos EUA, relata site de rastreamento — Foto: Reprodução/TankerTrackers

A notícia da retomada da navegação pelo Estreito de Ormuz — os primeiros petroleiros carregados com petróleo iraniano cruzaram nesta quarta-feira a área que havia sido bloqueada pelos Estados Unidos — representa a mais importante mudança na formação das expectativas dos agentes econômicos desde o início da guerra no Oriente Médio, na avaliação de Helder Queiroz, professor/pesquisador do Grupo de Economia da Energia da UFRJ e ex-diretor da Agência Nacional de Petróleo (ANP). Desde o anúncio do acordo entre Estados Unidos e Irã, a cotação do petróleo recuou, caindo para pouco menos de US\$ 80 por barril nesta manhã. E pode cair ainda mais, afirma Queiroz.

— Pode ser que, mesmo em um cenário de volatilidade e equilíbrio instável, a queda do petróleo continue e até se acentue. Hoje o barril já está em US\$ 79, cerca de US\$ 15 abaixo do valor registrado há 15 dias. Se vai retornar ao patamar anterior e em quanto tempo, seria apenas um chute. Ainda levará algum tempo para a retomada dos fluxos logísticos e da produção de países importantes, como Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos, que sofreram cortes durante a guerra. Quanto tempo? Não sei. Precisamos aguardar mais sinais sobre a estabilidade efetiva do acordo — diz o professor.

Para Adriano Pires, sócio-fundador do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE) e atuante há mais de três décadas no setor, os próximos 60 dias serão decisivos. Pires não acredita que o preço do barril volte ao patamar anterior ao início do conflito no Oriente Médio. Ele lembra que, no começo do ano, a cotação do petróleo estava na faixa dos US\$ 60 e chegou à casa dos US\$ 70 pouco antes do ataque americano ao Irã.

Acordo EUA-Irã: Estados Unidos pensam em criar um fundo de US\$ 300 bilhões para reconstruir Irã. A queda para abaixo de US\$ 80 é natural, segundo ele, diante da expectativa de assinatura formal do acordo na sexta-feira. Ainda assim, sua estimativa é de que o barril permaneça acima dos US\$ 80 até o fim do ano. Além dos danos à infraestrutura de produção, destacados por Queiroz, Pires lembra que os estoques globais estão em níveis reduzidos e a demanda aumenta no verão do Hemisfério Norte.

— Há riscos no mercado de petróleo que continuam presentes. O primeiro é o próprio risco de guerra: qual foi o tamanho dos danos, quanto tempo será necessário para a recuperação e para a normalização da navegação no Estreito de Ormuz, 30, 60 dias? O segundo fator é o baixo nível dos estoques. Não é possível ampliar a oferta da noite para o dia, justamente em razão dos problemas causados pelo conflito. Além disso, estamos entrando no verão do Hemisfério Norte, período em que o consumo aumenta. Quando se somam os riscos da guerra aos riscos de mercado, a tendência é que o petróleo permaneça acima de US\$ 80 até o fim do ano. Mas ainda há muita volatilidade. No início do ano, o barril estava em torno de US\$ 60 e se falava em excesso de oferta. Essa sobreoferta deixou de existir. Os próximos 60 dias serão determinantes para saber se minha previsão está correta ou não — afirma Pires.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/06/2026

EMPRESAS BRASILEIRAS VÃO À VENEZUELA PROSPECTAR NEGÓCIOS

Representantes de cerca de 30 gigantes do Brasil, incluindo JBS e Embraer, foram convidados para participar de reuniões com autoridades venezuelanas e grupos empresariais, segundo fontes

Por Bloomberg



As empresas brasileiras estão correndo para marcar presença na Venezuela — Foto: Adriana Loureiro Fernandez/The New York Times

As empresas brasileiras estão correndo para marcar presença na Venezuela à medida que o país ressurgir após mais de uma década de isolamento. Uma delegação de executivos brasileiros está se reunindo com autoridades venezuelanas em Caracas nesta semana, apresentando seus produtos e serviços na expectativa de aproveitar uma onda de recuperação econômica.

Representantes de cerca de 30 empresas brasileiras, incluindo a produtora de carnes JBS e a fabricante de aeronaves Embraer, foram convidados para participar de reuniões na terça e quarta-feira com altas autoridades venezuelanas e grupos empresariais, segundo pessoas familiarizadas com os planos.

Alguns dos executivos se reuniram na terça-feira com Calixto Ortega, vice-presidente econômico da Venezuela, informou uma das fontes. A Embraer, no entanto, não enviou nenhum representante às reuniões, disse um porta-voz da empresa à Bloomberg.

A visita destaca os esforços do governo Lula para aprofundar os laços econômicos com a vizinha Venezuela após anos de estagnação comercial. O comércio bilateral totalizou cerca de US\$ 837 milhões no ano passado, abaixo do pico de US\$ 5,1 bilhões registrado em 2008, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços do Brasil.

Outros países vizinhos da Venezuela, especialmente a Colômbia, também buscam restabelecer relações comerciais e de investimento. A JBS não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.



As reuniões foram organizadas pela embaixada do Brasil em Caracas e pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil).

A lista de convidados brasileiros incluía a fabricante de cimento Sementes Aliança, a produtora de tubos de aço Tenaris, a petroleira PetroReconcavo, as farmacêuticas Biolab Sanus Farmacêutica e Grupo Eurofarma, além das montadoras Toyota Motor, General Motors e Scania, segundo as fontes. Não ficou imediatamente claro quais empresas efetivamente participaram dos encontros.

Entre as entidades setoriais convidadas estavam a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), as entidades representativas dos produtores de arroz e grãos Abiarroz e Ibrafe, além dos setores de autopeças e fabricantes representados por Sindipeças e Abimaq.

"A Venezuela já foi um importante parceiro comercial do Brasil", afirmou Julio Ramos, diretor de Assuntos Estratégicos da Abiec. "Por isso, vemos este momento como uma oportunidade para um novo começo — um novo capítulo nas relações entre Brasil e Venezuela, particularmente no que diz respeito à carne bovina brasileira."

Alguns executivos do setor de carne estavam avaliando terras venezuelanas para a criação de gado, segundo uma das fontes.

O comércio bilateral cresceu rapidamente durante os anos 2000 sob os governos de Lula e do ex-presidente venezuelano Hugo Chávez, impulsionado pela afinidade política e pela crescente demanda por produtos manufaturados e alimentos brasileiros. Desde então, os fluxos comerciais se contraíram à medida que a crise econômica da Venezuela e as sanções internacionais prejudicaram a atividade econômica.

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços do Brasil encaminhou os questionamentos ao Ministério das Relações Exteriores, que não respondeu imediatamente a um pedido de comentário. O Ministério da Informação da Venezuela, responsável por atender consultas da imprensa, também não respondeu.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

NORTE, CENTRO-OESTE OU SUDESTE? QUAL REGIÃO VAI LIDERAR O CRESCIMENTO ECONÔMICO NESTE ANO?

Levantamento do banco Santander também traz projeções de crescimento por Estado; veja o mapa
Por Luiz Guilherme Gerbelli

O Norte deve voltar a ocupar uma posição de destaque e liderar o crescimento econômico no Brasil neste e no próximo ano, mostra um estudo realizado pelo banco Santander. O Produto Interno Bruto (PIB) da região deve avançar 3% em 2026 e 2,4% em 2027.

Se confirmado, será um número maior do que o projetado para a economia brasileira para esse biênio, cuja previsão do banco é de avanço do PIB de 1,8% em 2026 e de 1% em 2027.

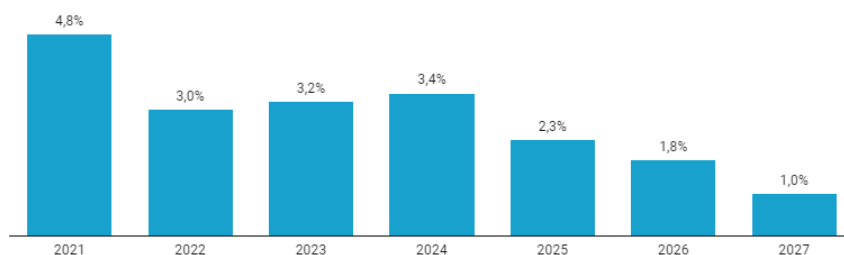
A última vez que o Norte liderou o crescimento brasileiro foi em 2024, de acordo com a estimativa do Santander — os dados oficiais calculados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para o desempenho dos Estados vão até 2023.

Desempenho regional

Norte deve crescer acima da média do Brasil neste ano em 2027

↓ CLIQUE NA REGIÃO PARA MAIS INFORMAÇÕES

Brasil ▼



Estimativa de desempenho do PIB para os anos a partir de 2024

Fonte: Banco Santander • [Obter dados](#)

No ano passado, impulsionado pela supersafra, o Centro-Oeste foi a região que mais cresceu no País. O PIB de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e do Distrito Federal, juntos, deve ter avançado 4,8%.

“Os anos em que a região Norte registrou um crescimento abaixo da média nacional foram mais exceções do que regra, até pelo tamanho de cada uma das regiões do Brasil”, afirma Gabriel Couto, economista do banco Santander e responsável pelo estudo. “É natural que as regiões com economia menor apresentem taxas maiores de crescimento ao longo do tempo.”

São vários os fatores que devem ajudar o Norte a retomar o posto de região que mais cresce no Brasil e a sustentar um crescimento acima da média do País em 2026 e 2027. A economia dos Estados do Norte deve ser favorecida pela indústria extrativa, pelo bom momento do agronegócio e pela força do mercado de trabalho.

“Tem a questão da indústria extrativa do Pará. A agropecuária é um outro exemplo. Há a expansão da fronteira agrícola, um aumento da área plantada que também acaba contribuindo para esse crescimento acima da média da região”, diz Couto.

Na mais recente estimativa do IBGE para a produção de cereais, leguminosas e oleaginosas, a projeção é de que o Norte deve responder por 6,1% de uma nova safra recorde prevista para o País, que somará, ao todo, 350,4 milhões de toneladas. A maior parte da produção da região está no Tocantins. Sozinho, o Estado deve responder por 2,4% da produção.

No setor extrativista, os números do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) apontam uma força do Pará em relação aos investimentos previstos nos próximos anos. De acordo com a entidade, o Estado só fica atrás de Minas Gerais como principal destino de projetos.



Para o período de 2026 a 2030, a estimativa do Ibram é de que o Pará receba quase US\$ 14,661 bilhões em investimentos — o que é equivalente a 19,1% do esperado para o País. Na liderança, nesse mesmo período, Minas Gerais deve ser o destino de US\$ 19,675 bilhões.

Atividade mineradora do Pará deve ajudar a turbinar a economia da região Norte Foto: Daniel Teixeira/Estadão

“Vemos esse crescimento da região Norte no setor de mineração. Isso pode ser, sim, um impulsionador do crescimento previsto para a região”, diz Aline Nunes, gerente de Assuntos Minerários do Ibram. “Para toda a região, devemos estar falando em algo como 30% dos investimentos previstos para o País.”

Qual região ficará na lanterna?

Conforme a projeção do Santander, a região Sul será a que em 2026 vai apresentar o menor crescimento econômico entre todas. Os cálculos apontam que o crescimento do PIB será de 1,4% em 2026 e 1% em 2027.

“No ano passado, imaginamos que o Sul tenha sido muito beneficiado pela safra recorde. Não vimos grandes problemas de produção, mas tem havido problemas climáticos com impactos na produção por lá”, afirma Gabriel. “É um fator que vemos, inclusive, como um risco para os próximos anos. Por mais que, provavelmente, 2025 tenha sido muito bom, em 2026 talvez haja alguma devolução e, em 2027, há o risco do El Niño.”

As previsões do banco também indicam que, além da região Sul, o crescimento econômico do Sudeste (1,7%) e do Nordeste (1,6%) deve ficar abaixo da média nacional.

“O Sudeste tem a característica de ter um peso setorial muito semelhante ao observado no agregado do País. E vemos um comportamento parecido para os próximos anos, que é de alguma desaceleração mais cíclica da economia, com as condições financeiras ainda um pouco mais apertadas”, afirma Couto.

Apesar de perder a liderança para o Norte, o Centro-Oeste vai continuar crescendo acima da média do País. O PIB da região deve avançar 2,3% em 2026.

“No Centro-Oeste, a agropecuária tem sido importante nos últimos anos. E a tendência é a de que o setor mantenha níveis de crescimento razoáveis, até porque tem encontrado maneiras de se proteger de alguns riscos climáticos”, diz o economista do Santander.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/06/2026

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: 17/06/2026

GOVERNO DE MINAS ESPERAVA PREÇO MAIOR NA PRIVATIZAÇÃO DA COPASA

O Estado levantou R\$ 8,4 bilhões com a operação; oferta da Equatorial foi de R\$ 49,03 por ação
Por Cynthia Decloedt (Broadcast), Altamiro Silva Junior (Broadcast) e Elisa Calmon (Broadcast)

A Copasa e o governo de Minas Gerais mantiveram em segredo o preço mínimo definido para a primeira fase do processo de privatização da companhia de saneamento, de escolha do investidor de referência, em uma tentativa de levantar mais recursos com a operação.

Havia expectativa de que as propostas dos interessados em levar 30% da empresa mineira, garantindo a posição de maior acionista individual, ficassem mais próximas do valor de mercado das ações, pouco acima de R\$ 56,00, quando foi lançada a primeira versão do prospecto da operação, em maio.

Nesse patamar, as ações operavam cerca de 13% acima do preço mínimo de R\$ 47,00 estabelecido desde o início pela Copasa, mas que apenas aqueles ligados à estruturação da oferta sabiam.



Cerimônia para marcar a privatização da companhia foi realizada na B3 nesta terça-feira, 16 Foto: Gil Leonqrdi/Imprensa MG

Jeitinho mineiro

Mas a estratégia de não divulgar o preço mínimo acabou frustrada. Equatorial e os sócios da Aegea - Equipav, Itaúsa e fundo soberano de Cingapura (GIC) - colocaram na mesa propostas ainda abaixo do preço mínimo de R\$ 47,00.

Na correção de rota, já que nenhuma das ofertas chegou ao mínimo, uma segunda rodada para a escolha do investidor de referência foi aberta, em 24 horas, e a Equatorial foi a única a apresentar proposta de R\$ 49,03. O preço direcionou a oferta ao mercado, encerrada em 11 de junho, garantindo R\$ 8,4 bilhões ao governo mineiro, único vendedor das ações.

O governo de Minas acredita, entretanto, que o ganho potencial da Copasa é grande. Na cerimônia realizada na B3 para marcar a privatização da companhia, com toque de sino e presença de muitas autoridades mineiras, como o governador Mateus Simões. “Tenho certeza de que o preço-alvo dessa ação deixa de ser os R\$ 49 pelo qual ela foi negociada e passa a estar em casas superiores a R\$ 70, R\$ 75, R\$ 80 ao longo dos anos”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/06/2026

CONGRESSO SE ARTICULA PARA DERRUBAR VETOS DE LULA E RECUPERAR ‘JABUTIS’ DO SETOR ELÉTRICO

Medidas incluem ressarcimento por corte de geração de energia em usinas eólicas e solares, com custo estimado em R\$ 6 bilhões para os consumidores

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — O Congresso Nacional se articula para derrubar um bloco de vetos e recuperar “jabutis” do setor elétrico que encarecem a conta de luz dos consumidores brasileiros. A sessão foi convocada para esta quinta-feira, 18. Entre os vetos pautados estão dispositivos do projeto das eólicas offshore e da medida provisória (MP) que reformou o setor elétrico em 2025.

Um dos “jabutis” mais impactantes foi inserido na medida provisória (MP) aprovada que originou o novo marco do segmento elétrico, no ano passado. A proposta estabelece o ressarcimento do corte de geração de energia, conhecido como curtailment, a usinas eólicas e solares. Representantes do setor elétrico calculam que o custo é de R\$ 6 bilhões por ano para a conta de luz.



Medidas incluem ressarcimento por corte de geração de energia em usinas eólicas e solares, com custo estimado em R\$ 6 bilhões para os consumidores Foto: Evanto Elements

O corte ocorre quando há excesso de geração no sistema ou dificuldade para escoar a energia na rede. Na prática, o consumidor pagaria pelo desperdício. As usinas seriam compensadas por todos os eventos de origem externa, independentemente da causa. É como se a sobra de energia fosse convertida em déficit regulatório, que deve ser compensado.

Ao vetar o “jabuti”, o Planalto alegou que a medida “elevaria, de forma significativa, as tarifas, afetando a modicidade tarifária.” Além disso, o dispositivo “estimularia a sobreoferta de energia, agravando o problema em tela, tanto pela ampliação dos cortes de energia como por seus consequentes ressarcimentos, gerando novas rodadas de impacto tarifário.”

Também na pauta estão os vetos ao projeto de lei das eólicas offshore. O projeto é o marco regulatório da energia elétrica gerada a partir do vento em alto-mar. Os jabutis incluídos no projeto têm um custo de pelo menos R\$ 348 bilhões aos consumidores até 2050, o que representaria um aumento de 9% na conta de energia dos brasileiros, segundo a consultoria PSR Energy Consulting.

Alguns vetos ao projeto das eólicas offshore foram derrubados pelo Congresso no ano passado, mas outros ainda não foram analisados. Entre os “jabutis” pautados para esta quinta-feira, 18, estão o que obriga o governo a contratar usinas térmicas movidas a gás para o sistema elétrico conforme montantes e distribuição geográfica pré-definidos.

O dispositivo estabelece a forma de distribuição entre Estados das regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte da potência instalada de novas usinas que serão contratadas. Além disso, define a taxa de inflexibilidade, ou seja, o percentual mínimo de energia que o empreendimento é obrigado a gerar, de forma contínua, e os prazos de entrega. O custo pode chegar a um valor superior a R\$ 28 bilhões por ano em 2031, como mostrou o Estadão.

Segundo o governo, a proposta aumenta as “tarifas dos consumidores de energia elétrica, tanto os residenciais como os do setor produtivo, com efeitos negativos para os índices de preço e para a competitividade do setor produtivo nacional, tendo em vista os termos nos quais a proposição discorre sobre os montantes e critérios para contratações de energia.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/06/2026

PROPOSTAS MINISTERIAIS PARA O PLANO SAFRA 2026/27 ESBARRAM EM ORÇAMENTO DO GOVERNO LULA

Propostas para agricultura empresarial e familiar somam R\$ 652 bi em recursos necessários, o equivalente a 10% de aumento frente ao ofertado na safra atual

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - O governo Lula está debruçado em encontrar espaço fiscal para acomodar um maior orçamento para o Plano Safra 2026/27, que começa em 1º de julho, apurou o Estadão/Broadcast. Até o momento, o aumento de recursos e a redução de juros, almejados pelo Executivo, esbarram no Orçamento, segundo interlocutores.

Os cálculos apresentados pelo Tesouro aos ministérios envolvidos apontam disponibilidade orçamentária aquém da necessária para atender às propostas da Agricultura e do Desenvolvimento Agrário, relatam pessoas próximas. Os números não revelados, entretanto, ainda não são conclusivos, ponderam interlocutores envolvidos.



Propostas para agricultura empresarial e familiar somam R\$ 652 bi em recursos necessários, o equivalente a 10% de aumento frente ao ofertado na safra atual Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Juntas, as propostas para agricultura empresarial e para agricultura familiar somam R\$ 652 bilhões em recursos necessários, o equivalente a 10% de aumento frente aos R\$ 594,4 bilhões ofertados pelo governo na safra atual.

Para agricultura empresarial, o Ministério da Agricultura



pede R\$ 570 bilhões em recursos incluindo Cédulas de Produto Rural (CPRs), além de juros de um dígito. Para a agricultura familiar, o MDA solicita R\$ 82 bilhões, 5% mais em recursos e manutenção de juros.

As propostas encontram-se em fase de discussão com a Fazenda e com a equipe política do governo. Interlocutores não descartam a possibilidade de maior “esforço político” para encontrar o espaço fiscal para aumento de pelo menos 10% ante a safra passada.

Os ministros da Casa Civil, Miriam Belchior; da Fazenda, Dario Durigan; da Agricultura, André de Paula, e do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar, Fernanda Machiaveli, se reúnem hoje às 17h na Casa Civil para tratar do tema.

Há pressa entre as pastas em alinhar os números e concluir os cálculos, já que a expectativa é a de que a política de crédito rural oficial seja lançada em 1º de julho, em menos de 15 dias. Como tradicionalmente ocorre, o lançamento deve ter a participação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

A primeira reunião interministerial para discutir o Plano Safra ocorreu na manhã desta quarta-feira, na Casa Civil, com representantes da Agricultura, do MDA, da Fazenda e do Planejamento e Orçamento. Outras reuniões entre as equipes técnicas estão previstas para esta semana.

Na safra atual, o Tesouro ofereceu R\$ 13,5 bilhões para subvenção das taxas de juros nas linhas de crédito equalizadas a pequenos, médios e grandes produtores. Para a próxima safra, o setor produtivo estima necessidade de R\$ 23 bilhões a R\$ 27 bilhões em subvenção para alcançar recursos entre R\$ 630 bilhões e R\$ 670 bilhões. A Lei Orçamentária Anual prevê R\$ 18,772 bilhões em recursos para subvenção de operações oficiais de crédito, o que sinaliza necessidade de suplementação orçamentária.

Além da disponibilidade de recursos do Tesouro para subvenção das linhas equalizadas, os números totais do Plano Safra dependem também da disponibilidade de recursos das fontes provenientes das exigibilidades bancárias, depósitos à vista, poupança rural e Letras de Crédito do Agronegócio.

No Plano Safra 2025/26, o governo ofereceu R\$ 78,2 bilhões para a agricultura familiar com juros de 0,5% a 6% ao ano, R\$ 69,1 bilhões para médios produtores por meio do Pronamp, R\$ 258,6 bilhões em recursos para demais produtores e cooperativas e R\$ 188,5 bilhões de CPRs originadas de recursos com direcionamento obrigatório para demais produtores.

Somando médios e grandes produtores, foram ofertados R\$ 516,2 bilhões para a agricultura empresarial, incluindo as CPRs direcionadas, com juros entre 8,5% e 14% ao ano. Ao todo, o valor ofertado na safra é de R\$ 594,4 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/06/2026

AIE PREVÊ FORTE RECUPERAÇÃO DA OFERTA DE PETRÓLEO EM 2027 APÓS CRISE CAUSADA PELA GUERRA

Agência afirma que aumento da produção poderá aliviar o mercado global, mas reduz projeção para a demanda em 2026 e vê efeitos persistentes do conflito

Por Redação

A Agência Internacional de Energia (AIE) prevê uma forte recuperação da oferta mundial de petróleo em 2027, após mais de um ano de turbulências provocadas pela guerra no Oriente Médio. Segundo a entidade, a produção global deverá crescer cerca de 8 milhões de barris por dia, enquanto a demanda avançará em ritmo mais moderado, cerca de 2 milhões de barris diários.

No relatório mensal divulgado nesta quarta-feira, 17, a agência afirmou que esse aumento da oferta poderá representar um “alívio bem-vindo” para o mercado internacional de petróleo, além de abrir

espaço para a recomposição dos estoques globais, que vêm sendo consumidos desde o agravamento do conflito entre Estados Unidos, Israel e Irã.



Apesar da perspectiva mais favorável para 2027, a AIE avalia que a recuperação do mercado ainda levará tempo. A agência não espera uma retomada consistente da demanda nem da oferta antes do próximo ano, devido às restrições operacionais e políticas que continuam afetando a produção e o comércio de petróleo.

Petroleiros ancorados no mar no Estreito de Ormuz
Foto: Amirhosein Khorgooi/ AP

O relatório destaca que o acordo anunciado entre Estados Unidos e Irã para encerrar o conflito e reabrir o Estreito de Ormuz representa um passo importante para normalizar o abastecimento global. A rota marítima concentra cerca de 20% do petróleo comercializado no mundo e teve seu funcionamento comprometido durante a guerra.

Ainda assim, a agência alertou que os impactos do conflito seguem pressionando o setor energético. Por isso, voltou a reduzir sua previsão para a demanda mundial de petróleo em 2026. A expectativa agora é de uma queda de 1,1 milhão de barris por dia, uma redução quase três vezes maior do que a projetada no relatório anterior.

Os dados preliminares da AIE mostram que as entregas globais de petróleo caíram quase 5% no segundo trimestre deste ano em comparação com o mesmo período de 2025, refletindo o aumento dos preços dos combustíveis e as dificuldades de abastecimento provocadas pela guerra.

Ao mesmo tempo, os estoques mundiais seguem em queda acelerada. As reservas dos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) atingiram o menor nível desde 1990, enquanto os estoques globais encolheram quase 220 milhões de barris entre abril e maio.

Segundo a agência, novas reduções das reservas nos próximos meses podem levar os estoques mundiais a níveis historicamente baixos antes que o mercado volte a registrar excedente de oferta no fim do ano e, principalmente, ao longo de 2027. /AFP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/06/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

TÉRMICA AZULÃO 1 DEVE ENTRAR EM OPERAÇÃO NO DIA 1º DE JULHO, DIZ PRESIDENTE DA ENEVA

Azulão 1 tem capacidade instalada de 360 megawatts (MW) e está localizada no Amazonas

Por Fábio Couto, Valor — Rio

A termelétrica Azulão 1, da Eneva, vai iniciar operação comercial no dia 1º de julho, assim que forem concluídos os testes da usina, disse, nesta quarta-feira (17), o presidente da Eneva, Lino Cançado.

Segundo ele, que falou com jornalistas após participar do Encontro Nacional de Agentes do Setor Elétrico (Enase), a usina foi contratada no leilão de reserva de capacidade, voltado para a segurança

energética, realizado em 2021. Azulão 1 tem capacidade instalada de 360 megawatts (MW) e está localizada no Amazonas.



Funcionários da Eneva, empresa de energia, óleo & gás — Foto: Divulgação/Eneva

Cançado destacou que, se a usina fosse licitada no leilão de capacidade que foi realizado em março deste ano, o custo dos equipamentos seria 150% maior do que o verificado há cinco anos.

Ele disse que um dos motivos do certame de março ter passado por vários percalços foi o fato de que havia, inicialmente, uma previsão em portaria do Ministério de Minas e Energia (MME) de que os leilões de capacidade seriam anuais. Porém, essa previsão nunca foi concretizada, sendo que o primeiro leilão após 2021 foi o de março.

Essas rodadas, conhecidas pela sigla LRCAP, têm como contratação o fornecimento de potência das usinas e a disponibilidade para o sistema elétrico, operando sempre que acionadas.

O leilão de março teve discussões judiciais que paralisaram o processo. As últimas liminares que suspendiam a confirmação do certame caíram na semana passada, permitindo a homologação pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). O Tribunal de Contas da União (TCU) ratificou nesta quarta-feira (17), a legalidade do LRCAP.

Para Cançado, após os percalços, o leilão “vai caminhar normalmente” para o desfecho. “O planejamento existia, mas a questão é que, no Brasil, tudo é muito discutido até que seja executado. Acho que [o país] pecou na execução, a gente demorou muito tempo para ter o leilão. Acreditamos que o processo, daqui para a frente, vai caminhar normalmente, não tem como não caminhar”, disse.

Cançado destacou ainda que os projetos denominados Hub Ceará e Hub Sudeste, que venceram o certame de março, estão com as obras iniciadas antes mesmo da assinatura dos contratos de concessão, uma vez que há necessidade de entrega da energia no prazo definido pela Aneel, de modo que não se comprometa a operação do sistema.

O executivo salientou que as térmicas do chamado Hub Sudeste, que têm prazo mais longo para entrar em operação comercial, em 2031, ainda estão com a localização para ser definida.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/06/2026

ONS ESTUDA ADOTAR ESQUEMAS DE CORTES AUTOMÁTICOS DE GERAÇÃO DE USINAS RENOVÁVEIS

O esquema funcionaria adicionando uma linha de defesa antes de um blecaute por excesso de consumo

Por Fábio Couto, Valor — Rio

O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) vai estudar a adoção de cortes seletivos de geração de energia de usinas em situações que possam comprometer a estabilidade do sistema elétrico, nos moldes do que já ocorre pelo lado do consumo. O esquema funcionaria automaticamente, adicionando uma linha de defesa antes de um blecaute por excesso de consumo.

Nos últimos anos, o aumento da geração renovável, especialmente de energia solar, tem causado sobras na produção de eletricidade em determinados momentos do dia, quando o consumo não é tão elevado. O sistema elétrico exige equilíbrio entre geração e consumo, o que significa que não pode

haver excesso de energia frente ao consumo e vice-versa. Quando há mais energia do que carga ou mais demanda que geração, há um fenômeno chamado aumento de frequência, que desestabiliza a rede elétrica e pode causar danos a equipamentos elétricos.



— Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil

Para evitar esses incidentes, quando há aumento da frequência, a rede elétrica aciona sistemas de proteção e desligam o fornecimento de eletricidade.

Segundo o diretor de planejamento do ONS, Alexandre Zucarato, o modelo em estudos, denominado Esquema Regional de Alívio de Geração (Erag) é semelhante ao adotado atualmente quando há risco de blecaute por problemas na geração.

Atualmente, quando há uma falha em uma usina ou linha de transmissão que pode causar blecaute por acionamento dos sistemas de proteção, o ONS aciona o Esquema Regional de Alívio de Carga (Erac), no qual são realizados cortes seletivos de consumidores da rede até que o equilíbrio da rede elétrica seja restabelecido.

No modelo proposto pelo ONS, o Erag envolveria as usinas renováveis que não estão conectadas nas linhas de transmissão, mas sim nas redes de distribuição, a chamada geração distribuída. O Erag, disse Zucarato, envolveria usinas renováveis de médio porte, conhecidas no setor como “tipo III” e usinas de minigeração remota, com potência até 5 megawatts (MW). As usinas instaladas em telhados solares, ou microgeração, centrais com até 75 kilowatts (kW), estariam de fora do Erag.

“Tem um perímetro de usinas que a gente corta manualmente. Se isso não for suficiente, se a frequência continua a subir, automaticamente o dispositivo enxerga a subida da frequência e corta a energia de acordo com critérios”, disse Zucarato a jornalistas depois de participar do Encontro Nacional de Agentes do Setor Elétrico (Enase).

Zucarato reiterou que o sistema elétrico deve ter novos cortes de geração de usinas sob controle de distribuidoras, conforme ocorrido no último dia 7 de junho, quando precisou desconectar 1 gigawatt (GW) de usinas que não estão sob controle do órgão. A medida se somou aos cortes de geração que o ONS promove em usinas eólicas e solares que estão conectadas em linhas de transmissão.

Ele explicou que o plano de contingência acionado no dia 7 de junho tende a se repetir porque o consumo tem atingido níveis mínimos cada vez mais baixos, conjugando fatores como temperatura e incidência de feriados, que dificultam ainda mais a capacidade do ONS prever o comportamento da rede.

“A tendência é que isso ocorra com mais frequência”, disse Zucarato. Em 2025, o Dia dos Pais foi um momento que o sistema esteve no limite do blecaute, com consumo de energia muito baixo em determinados momentos do dia e geração solar em excesso.

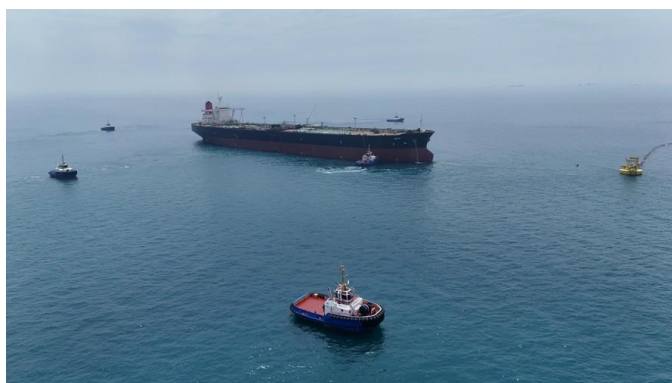
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/06/2026

TRUMP COMEMORA FLUXO DE PETRÓLEO DO GOLFO, E FROTA DO IRÃ SE PREPARA PARA AUMENTAR EXPORTAÇÕES

Pelo menos três petroleiros transportando cerca de cinco milhões de barris de petróleo iraniano atravessaram o bloqueio naval dos EUA nesta semana, segundo dados de transporte marítimo

Por Jonathan Saul e Florence Tan e Siyi Liu, Em Reuters — Londres e Cingapura



Vista aérea do petroleiro HELGA atracado em um dos terminais petrolíferos offshore do sul do Iraque, perto de Basra, enquanto se prepara para carregar petróleo bruto, tornando-se o segundo navio a chegar desde o fechamento do Estreito de Ormuz, em 24 de abril de 2026 — Foto: REUTERS/Mohammed Aty/Foto de Arquivo

O presidente dos EUA, Donald Trump, já comemorou recentemente a retomada do fluxo de petróleo proveniente dos aliados do Golfo,

enquanto o Irã também parece estar se preparando para retomar as exportações e o comércio.

Pelo menos três petroleiros transportando cerca de cinco milhões de barris de petróleo iraniano atravessaram o bloqueio naval dos EUA nesta semana, segundo dados de transporte marítimo, apesar de as Forças Armadas americanas terem afirmado que suas operações contra navios ligados ao Irã permanecerão em vigor até sexta-feira.

O mercado de petróleo tem se concentrado em um acordo para encerrar a guerra com o Irã, anunciado por Trump em 14 de junho e com assinatura formal prevista para esta sexta-feira na Suíça.

“O acordo com a República Islâmica do Irã está agora concluído”, escreveu Trump em sua plataforma Truth Social no domingo. “Navios do mundo, liguem seus motores. Que o petróleo flua!”

O vice-ministro das Relações Exteriores do Irã afirmou que um acordo mais abrangente seria negociado durante um período de cessar-fogo de 60 dias.

“O intervalo entre o anúncio e a assinatura prevista para 19 de junho dá margem para que ambos os lados emitam declarações conflitantes sobre o acordo”, disse Torbjorn Soltvedt, analista-chefe para o Oriente Médio da empresa de inteligência de risco Verisk Maplecroft.

Em termos de movimentação de navios, o Hero II e o Diona, superpetroleiros que transportam 2 milhões de barris de petróleo cada, passaram pelo Golfo de Omã e seguem rumo à Ásia, segundo dados de rastreamento de navios da Kpler e da Vortexa.

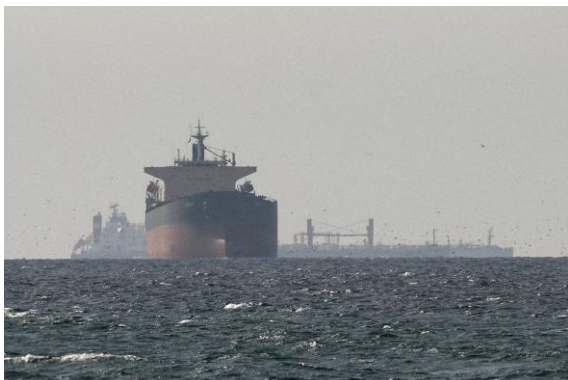
O Sonia I, transportando 1 milhão de barris, também ultrapassou o bloqueio e segue para Cingapura, segundo dados da Kpler, da Vortexa e da Lseg.

Um VLCC vazio ligado ao Irã, o Stream, está navegando de volta em direção ao bloqueio dos EUA, de acordo com dados da Kpler e da Lseg, enquanto o superpetroleiro Herby, com bandeira iraniana e parcialmente carregado, seguia logo atrás, segundo dados separados da Lseg divulgados nesta quarta-feira.

“O sinal foi dado e eles estão se reposicionando na expectativa do fim do bloqueio dos EUA. Claramente, uma reinicialização do sistema está em andamento”, disse Charlie Brown, consultor sênior do grupo de defesa americano United Against Nuclear Iran (Uani), que monitora o tráfego de petroleiros relacionado ao Irã.

O Comando Central das Forças Armadas dos EUA (Centcom) não respondeu imediatamente, nesta quarta-feira, a um pedido de comentário sobre os movimentos de petroleiros ligados ao Irã.

Outras embarcações também estão em movimento: cinco navios de carga seca a granel e porta-contêineres com bandeira iraniana, que estavam ancorados na costa da Malásia há semanas, agora navegam de volta em direção ao Irã, segundo análise da Uani.



Navios de carga no Golfo Pérsico , perto do Estreito de Ormuz, vistos do norte de Ras al-Khaimah, próximo à fronteira com a região administrativa de Musandam, em Omã , em meio ao conflito entre os EUA e Israel com o Irã, nos Emirados Árabes Unidos, 11 de março de 2026 — Foto: REUTERS/Stringer/Foto de Arquivo

Exportações do Irã no menor nível em seis anos O bloqueio dos EUA levou as exportações de petróleo bruto iraniano em maio ao seu nível mais baixo em seis anos, com 260.000 barris por dia (bpd), uma fração da média

de 1,67 milhão de bpd em 2025, segundo dados da Kpler.

O memorando de entendimento anunciado por Trump e que deve ser assinado nesta sexta-feira prevê que os EUA permitam que o Irã comece imediatamente a vender petróleo e combustível, afirmou uma alta autoridade norte-americana nesta terça-feira.

Os contratos futuros de referência do petróleo bruto Brent LCOc1 já caíram, ficando abaixo de US\$ 80 nesta semana, após terem atingido níveis recordes próximos a US\$ 120 por barril, devido às perspectivas de retomada do fornecimento do Golfo.

Essa queda poderia levar a uma retomada da demanda por parte do maior comprador do Irã, a China, que tem se mostrado fraco em meio aos preços elevados. Quanto ao transporte marítimo não relacionado ao Irã, fontes do setor afirmaram que as empresas devem aguardar mais clareza sobre a reabertura do estreito antes de retomarem as viagens.

Cerca de 118 petroleiros transportando cargas de outros produtores do Golfo permanecem retidos no interior do Golfo, segundo análise da Kpler.

“Um acordo político pode reabrir formalmente o estreito, mas a passagem segura ainda precisa ser comprovada na prática”, afirmou a corretora de navios Intermodal, com sede na Grécia, em uma nota divulgada esta semana.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COMEÇA OBRA PARA CONEXÃO DA TRANSNORDESTINA AO TUP DA CSN EM PECÉM

Por Danilo Oliveira Portos e logística 17/06/2026 - 18:41



Trecho de 7,5 quilômetros dentro do complexo industrial e portuário para integração ao TUP Nelog será executado pela construtora Marquise Infraestrutura, já presente em oito lotes da ferrovia

A Marquise Infraestrutura iniciou, na última terça-feira (16), a execução da obra que fará a conexão entre a ferrovia Transnordestina e a área destinada ao futuro terminal de uso privado (TUP) Nelog, empreendimento da Nordeste Logística S.A. (Nelog), empresa do grupo CSN, previsto para ser implantado no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), no Ceará. A



construtora recebeu a ordem de serviço para execução do projeto, que representa investimento de aproximadamente R\$ 150 milhões.

Com prazo contratual de 15 meses, a obra constitui uma etapa estratégica para a integração logística da ferrovia ao terminal. Nesta fase do empreendimento, será implantada a infraestrutura ferroviária necessária para a futura conexão operacional entre a Transnordestina e o TUP Nelog. O escopo envolve serviços de terraplenagem, drenagem, proteção de taludes e estabilização ambiental. A cerimônia de assinatura da ordem de serviço contou com a presença do governador do Ceará, Elmano de Freitas, além de executivos da CSN, da Transnordestina Logística S.A. (TLSA), da Nelog e da Marquise Infraestrutura.

Todos os trechos desse projeto vêm sendo executados pela Marquise. “Quando retomamos a Transnordestina, em 2023, os lotes 1, 2 e 3 avançavam de forma bastante lenta e os demais trechos ainda dependiam da retomada dos investimentos. Hoje, temos os lotes 4, 5, 6, 7, 8 e 11 em execução e avançamos agora para a conexão com o futuro terminal da Nelog, no Pecém”, disse Tufi Daher Filho, diretor-executivo de infraestrutura e logística da CSN, grupo controlador da TLSA e da Nelog.

O TUP Nelog está previsto para ocupar cerca de 84 hectares dentro do Complexo do Pecém. A estrutura com o futuro terminal e a conexão ferroviária permitirá o recebimento de cargas transportadas pela Transnordestina diretamente no empreendimento, ampliando a integração entre a ferrovia e a infraestrutura portuária do Ceará. Quando concluída, a ligação permitirá que minério de ferro, grãos agrícolas, fertilizantes e carga geral cheguem à área destinada ao futuro terminal por meio da ferrovia, integrando os modais ferroviário e aquaviário.

O diretor-presidente da Marquise, Renan Carvalho, disse que a empresa já participa de diferentes frentes da Transnordestina e conhece a complexidade dos projetos associados a Pecém. Ele acrescentou que as obras ampliam a capacidade logística do complexo. “Estamos preparados para entregar uma infraestrutura estratégica para a logística regional e nacional, apoiados pela experiência acumulada em grandes obras de infraestrutura e pela capacidade de execução e entrega nos prazos que a empresa vem demonstrando ao longo das obras da Transnordestina”, afirmou Carvalho em nota.

Ramal Suape

Na última sexta-feira (12), a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra, disse a jornalistas que aguarda decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre os embargos de declaração para liberação das obras do trecho da Transnordestina até o Porto de Suape, em Pernambuco. Ao defender o início das obras de conexão com Suape, ela mencionou que avançar apenas com o trecho relacionado a Pecém não é uma ‘decisão estratégica’ para o Nordeste.

“Não temos dúvida nenhuma, diante de todos estudos feitos, de que há demanda para utilização da ferrovia e que essa decisão de fazer somente o braço de Pecém é uma decisão empresarial, e não uma decisão estratégica para o Nordeste brasileiro, como parte do desenvolvimento logístico do Brasil”, afirmou durante o evento de entrega do novo terminal de contêineres da APM Terminals no porto pernambucano.

No mesmo evento, o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, prometeu à Raquel Lyra que o governo federal vai trabalhar junto ao TCU para tentar liberar o trecho até Suape o mais rápido possível. Procurados pela Portos e Navios, a Transnordestina Logística S.A. (TLSA) e o Complexo do Pecém preferiram não comentar as declarações da governadora de Pernambuco.

O trecho da ferrovia Transnordestina vai conectar Salgueiro, no sertão, ao complexo portuário de Suape, que é delegado ao estado de Pernambuco. O TCU questionou a falta de estudos desse trecho da ferrovia e há um pleito para que esse ramal seja desvinculado do projeto completo da ferrovia, a fim de analisá-lo separadamente e viabilizá-lo com mais rapidez.

Em maio, o TCU impediu a União de fazer novos aportes nas obras em uma parte deste ramal até a atualização dos estudos. A decisão ocorreu pouco depois de a Infra S.A anunciar a portuguesa ACA

como vencedora do projeto executivo e das obras de infraestrutura de 73 quilômetros de trilhos entre Custódia e Arcoverde — parte do trecho Salgueiro-Suape. A empresa também é responsável pela obra de conexão ferroviária até o Porto de Lisboa.

O Ministério dos Transportes entrou com embargos de declaração do acórdão do tribunal. A pasta vem respondendo os questionamentos do TCU, a fim de separar esse trecho de 70 quilômetros, já licitado e com contrato assinado, dos lotes dos próximos certames, a fim de que a Corte de Contas permita que essa obra possa ser iniciada e eventuais dúvidas sejam esclarecidas posteriormente. As obras no trecho pernambucano estão paralisadas há mais de 10 anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/06/2026

CAPACIDADE INSTALADA PARA CONTÊINERES AINDA ESTÁ LONGE DE ATENDER DEMANDA ESPERADA

Por Danilo Oliveira Portos e logística 17/06/2026 - 16:58



Movimentação adicional de 700 mil TEUs em 2026, em cenário conservador, já supera volume recém-inaugurado em Suape, segundo projeções da Solve Shipping

Um cenário conservador sobre a movimentação de contêineres projeta que o Brasil vai bater a marca de 16 milhões de TEUs em 2026, ante os 15,3 milhões TEUs movimentados no ano passado. A estimativa de crescimento de, pelo menos, 700 mil TEUs este ano leva em conta os últimos dados disponíveis na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que

registraram crescimento de 5% em janeiro e fevereiro, frente aos mesmos meses de 2025. A análise é da Solve Shipping, que espera uma alta ainda maior, já que essa demanda está muito abaixo dos anos anteriores. Ainda assim, o volume adicional estaria acima do crescimento da oferta de capacidade instalada.

Esse crescimento de 700 mil TEUs é superior, por exemplo, à capacidade instalada de 400 mil TEUs do novo terminal de contêineres da APM em Suape (PE), inaugurado pela operadora na última sexta-feira (12), e que tem previsão de entrada em operação em meados de agosto. A empresa estima atingir esse nível de movimentação em até dois anos. Caso o ano feche com 5% de crescimento médio, Suape vai ter entregue ao sistema portuário infraestrutura equivalente a pouco mais da metade do crescimento nacional projetado.

“Embora a capacidade de 400 mil TEUs de Suape (APM) seja bem vinda, ainda estamos longe. Essa capacidade não será suficiente para acompanhar o ritmo de crescimento dos próximos dois anos”, analisou o sócio consultor da Solve, Leandro Carelli Barreto, à Portos e Navios. Ele citou ainda que o terminal da Imetame (ES), previsto para entrar em operação em 2028, com 500 mil TEUs a 600 mil TEUs de capacidade inicial, também não acompanhará o crescimento esperado para o setor portuário.

A projeção levou em conta as movimentações do longo curso, da cabotagem, de vazios e de transbordos na costa brasileira contabilizadas pela Antaq. Dados mais recentes da movimentação não foram atualizados porque o sistema da agência reguladora sofreu um ataque hacker há mais de um mês e ainda está sendo restabelecido.

A consultoria, no entanto, verifica que a importação está forte nos últimos meses. Houve, por exemplo, muitas antecipações do volume de veículos elétricos importados por conta das mudanças de alíquotas. Barreto considera o cenário de navios cheios e fretes disparando um termômetro de que a demanda está forte. O frete de importação da Ásia para o Brasil, por exemplo, saltou de US\$ 2.700 a US\$ 2800 por contêiner, em maio, para US\$ 8.000/contêiner em junho. Outra percepção é que a

cabotagem também apresenta números fortes e os transbordos e vazios também representam parcela significativa nos volumes.

Os crescimentos das operações de contêineres em 2023 e 2024 foram equivalentes ao Tecon Santos (2,5 milhões de TEUs), e, em 2024 e 2025, ao terminal da BTP (1,5 milhão de TEUs), sem nenhuma inauguração de novos Tecons nesses períodos. Nesse período, a maior parte dos Tecons que operam no Brasil seguiu com seus planos de investimentos em expansão, mas nenhuma nova instalação para esse fim havia sido inaugurada até a última semana.

A Solve observa que, há 13 anos, a demanda pela movimentação de contêineres só cresce no Brasil, ao passo que a oferta estática diminuiu com a falência da Libra Terminais e com o Ecoporto Santos deixando de operar linhas diretas de contêiner nos últimos 10 anos, pois ficou ultrapassado para tamanho dos navios atuais. “Ainda existe descompasso (oferta e demanda) e ficamos reféns das idas e vindas do STS-10 (Tecon Santos 10) e da burocracia brasileira”, disse Barreto.

Podem faltar dois ‘Tecon 10’ em 10 anos

Barreto chama a atenção que o Tecon Santos 10 não vai entrar em operação em sua plena capacidade antes de 2035. “A hora em que o Tecon 10 entrar a plena em 2035, já faltará equivalente a outro Tecon 10, mantendo-se os 5% de crescimento dos últimos 20 anos. Ou dois Tecons, se crescer entre 10% e 15% — como nos últimos três anos. As expansões dos Tecons atuais serão fundamentais para nos levar até 2035”, frisou.

Ele destacou que o crescimento dos últimos 20 anos ocorreu em meio a uma série de crises e eventos extraordinários nacionais e internacionais, como: a quebra da Bolsa (2008); o Impeachment Dilma Rousseff (2016); a crise do petróleo (2011); a primeira guerra tarifária entre EUA e China (2018-2019); a pandemia de Covid-19 (2020); guerras e fechamentos de canais de navegação.

Para Barreto, é improvável que o leilão do Tecon Santos 10 ocorra em 2026 porque, qualquer decisão nova sobre a modelagem do certame corre risco de ser judicializada por um lado ou outro dentre os interessados na disputa. “Torço muito para estar errado, mas não acredito que [o leilão] saia esse ano. Seria ótimo se tivesse sido realizado quatro ou cinco anos atrás”, comentou.

Ele defende a necessidade de o Brasil ter um plano de investimento logístico blindado de políticas de governo. Segundo o consultor, as idas e vindas sobre o leilão geram uma instabilidade que dificulta o planejamento de longo prazo, que exige capital intensivo e de longa maturação para investimentos desse porte. “É frustrante ver a quantidade de investidores disputando esse negócio. Uma das razões do atraso é essa disputa velada entre vários potenciais investidores e precisamos dos investimentos que a burocracia está impedindo. Interessado, dinheiro e projeto não faltam”, avaliou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/06/2026

PARANÁGUÁ ALCANÇA 47,3% DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE FRANGO

Da Redação Portos e logística 17/06/2026 - 15:36



A Portos do Paraná alcançou 47,3% de participação nas exportações brasileiras de carne de frango nestes primeiros meses de 2026. O percentual foi obtido após o embarque recorde de 1,04 milhão de toneladas de aves congeladas para o mercado internacional entre janeiro e maio. Em maio, foram exportadas mais de 208 mil toneladas do produto. De acordo com a autoridade portuária, o volume consolida Paranaguá como líder nacional na movimentação da proteína.

Na comparação com o mesmo período de 2025, quando as exportações somaram 921,9 mil toneladas, o crescimento foi de 13,1%. O recorde anterior havia sido registrado em 2023, com 945,9 mil toneladas

embarcadas. Os dados são do Comex Stat, sistema do governo federal que reúne informações sobre o comércio exterior brasileiro.

Em valores FOB (valor da mercadoria no momento do embarque), a Portos do Paraná foi responsável pela maior fatia da receita nacional, somando US\$ 1,88 bilhão de um total de US\$ 4,08 bilhões. O principal destino da carne de frango exportada pelos portos paranaenses foi a China, que recebeu 114,2 mil toneladas, o equivalente a 11% do total embarcado em Paranaguá. Entre os principais mercados também estão África do Sul, Emirados Árabes Unidos, Japão e Arábia Saudita. Ao todo, mais de 120 países receberam o produto.

Para o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, o resultado é reflexo dos investimentos realizados nos últimos anos. “Os investimentos realizados em infraestrutura, tecnologia e qualificação operacional são fundamentais para garantir a competitividade dos portos paranaenses e ampliar a qualidade dos serviços prestados aos nossos clientes”, afirmou.

“O grande destaque é a capacidade que o terminal possui para receber contêineres refrigerados (reefers). Paranaguá conta, de longe, com o maior número de tomadas refrigeradas do país, ultrapassando 5,2 mil plugs disponíveis”, acrescentou o diretor de operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira.

O estado responde por aproximadamente 35% da produção brasileira de aves para abate e grande parte desse volume segue para exportação pelos portos paranaenses. A Portos do Paraná também ampliou a liderança nacional nas exportações de proteínas animais. Considerando carnes de frango, bovina, suína, caprina e pescados, mais de 1,4 milhão de toneladas foram embarcadas entre janeiro e maio de 2026, volume equivalente a 37% das exportações brasileiras do segmento.

O crescimento do grupo das carnes nos cinco primeiros meses do ano foi de 9,9% em relação ao mesmo período de 2025. Nas exportações de carne bovina, Paranaguá embarcou 277,5 mil toneladas entre janeiro e maio. O volume representa a segunda maior movimentação do país, com participação de 24,7% nas exportações nacionais. China, Estados Unidos e Rússia foram os principais destinos do produto.

Já as exportações de carne suína pelos portos paranaenses alcançaram 84,8 mil toneladas no acumulado do ano. Em 2025, o volume registrado no mesmo período foi de 79,6 mil toneladas, o que representa crescimento de 6,5%. Mais de 50 países importaram carne suína pelos portos do Paraná, com destaque para Filipinas, Hong Kong e Singapura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/06/2026

CORVETA ‘JÚLIO DE NORONHA’ É DESINCORPORADA DA ESQUADRA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 16/06/2026 - 22:31



Navio-escolta, terceira das quatro unidades classe Inhaúma, entrou para setor operativo da Marinha do Brasil em 1992

O Comando da Marinha do Brasil desincorporou a corveta Júlio de Noronha (V-32) do serviço ativo da Armada, após mais de 30 anos na esquadra. Por meio de uma portaria, o comandante da força naval, Marcos Sampaio Olsen, determinou o desfazimento do casco da ex-corveta, conforme a legislação em vigor. A norma foi publicada no Diário Oficial da União desta terça-feira (16) e entra em vigor a partir da próxima sexta-feira (19). A

embarcação é a terceira unidade de uma série de quatro corvetas da classe Inhaúma.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 101/2026
Página 82 de 82
Data: 17/06/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

A corveta Júlio de Noronha é o segundo navio com esta nomeação na Marinha do Brasil, em homenagem ao almirante Júlio César de Noronha. De acordo com a força naval, a V-32 desempenhou papel de navio-escolta, embarcação militar capaz de localizar e destruir aeronaves, navios de superfície e submarinos inimigos, além de efetuar patrulhas nas nossas águas.

Construída no antigo estaleiro Verolme S.A., em Angra dos Reis (RJ), a Júlio de Noronha teve sua quilha batida em dezembro de 1986. O lançamento ao mar e batismo ocorreram em dezembro de 1989, tendo como madrinha a Sra. Leonor de Barros Noron. Depois de realizar as provas de mar, foi submetida à mostra de armamento e incorporada em outubro de 1992, em cerimônia realizada no Verolme.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/06/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 17/06/2026