

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 102/2026
Data: 18/06/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
NAVIO HISTÓRICO QUE TOMBOU NO PORTO DE SANTOS TEM PLANO PARA REBOQUE ELABORADO POR EMPRESA NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
APS E JAN DE NUL RECORREM APÓS JUSTIÇA SUSPENDER CONTRATO DE DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS	5
ANTAQ CRIA ETAPA OBRIGATÓRIA PARA ACORDO EM COBRANÇAS INDEVIDAS	7
OBRAS PARA APROFUNDAR CANAL DO PORTO DE SANTOS TÊM INÍCIO SUSPENSO PELA JUSTIÇA; SAIBA O MOTIVO	9
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
DIVULGADO MEMORANDO DE ISLAMABAD: 14 PONTOS QUE ENCERRAM GUERRAS E LIBERAM ORMUZ	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	13
ANTAQ FORTALECE AGENDA DE INCLUSÃO COM CRIAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO PERMANENTE	13
ANTAQ CRIA ETAPA OBRIGATÓRIA DE TENTATIVA DE ACORDO PARA DENÚNCIAS SOBRE COBRANÇAS INDEVIDAS NA LOGÍSTICA DE CONTÊINERES	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	15
HIDROVIA VERDE AVANÇA COMO MODELO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA O PAÍS	15
POTENCIAL DAS HIDROVIAS DOS PAÍSES DO MERCOSUL É DESTAQUE EM ENCONTRO NA ARGENTINA	16
CAMPANHA NACIONAL ALERTA PARA RISCOS DE BALÕES NO CÉU	17
CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ ABRE CAMINHO PARA REMOVER NAVIO PALLAS E AMPLIAR COMPETITIVIDADE DO COMPLEXO	19
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	20
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DIVULGA EDITAL DE MAIS R\$ 1 BILHÃO PARA O CONTORNO RODOVIÁRIO DE GOIÂNIA	20
RECORDE DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS É DESTAQUE DURANTE BIENAL DAS RODOVIAS	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – CONCESSÕES SEM REGULAÇÃO SÃO APENAS CONTRATOS	23
INSIGHT – PLANEJAMENTO - PEÇAS SE MOVEM NO TABULEIRO DA OIT-169. FINALMENTE!	24
POLÍTICA - MINISTÉRIOS SE UNEM CONTRA VIOLAÇÕES DE BETS	27
NACIONAL - HUB – CURTAS - NOVAS CONCESSÕES FEDERAIS DE RODOVIAS PASSAM A ADOTAR PEDÁGIO 100% ELETRÔNICO	28
<i>O avanço do Free Flow</i>	28
<i>“Veio para ficar”</i>	28
<i>Explicando as regras</i>	29
<i>Investimento em Camboriú</i>	29
<i>Início da caminhada</i>	29
POLÍTICA - ELEIÇÕES: FLÁVIO MUDA POSTURA E AGORA DEFENDE BOLSA FAMÍLIA	29
POLÍTICA - SENADOR TEM REJEIÇÃO ENTRE OS BENEFICIÁRIOS	30
POLÍTICA - LULA REBATE TRUMP E PEDE: “NÃO SE META NAS ELEIÇÕES DO BRASIL”	31
POLÍTICA - PRESIDENTE GRAVA VÍDEOS PARA ALIADOS	32
TRANSPORTES - RODOVIAS - MP DO TRANSPORTE DE CARGAS É APROVADA COM ANISTIA A MULTAS DE ATOS PÓS-ELEIÇÃO	32
TRANSPORTES - RODOVIAS - O QUE MUDA COM A MP 1.343/2026	33
TRANSPORTES - RODOVIAS - BIENAL DAS RODOVIAS: SANTORO DESTACA CICLO RECORDE DE CONCESSÕES	34
TRANSPORTES - RODOVIAS - COALIZÃO REÚNE SETOR EM TORNO DA META DE REDUZIR MORTES NAS ESTRADAS	35
TRANSPORTES - RODOVIAS - ANTT DEFENDE CONSENSUALISMO COMO FERRAMENTA PERMANENTE NA GESTÃO DE CONTRATOS	36
TRANSPORTES - RODOVIAS - BNDES APROVA R\$ 10 BILHÕES PARA RENOVAÇÃO DA FROTA EM 12 DIAS	37
LOGÍSTICA - MERCADO LIVRE AMPLIA ENTREGAS NO MESMO DIA PARA OS DOMINGOS	38
LOGÍSTICA - FRIMESA INAUGURA CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO NO DISTRITO FEDERAL	39
TRANSPORTES - PORTOS - APÓS SUSPENSÃO, POMINI AFIRMA QUE CRONOGRAMA DA DRAGAGEM ESTÁ MANTIDO	40
TRANSPORTES - PORTOS - APÓS REFLUTUAR, NAVIO BESNARD SERÁ LEVADO A ESTALEIRO PARA AVALIAÇÃO	41
TRANSPORTES - PORTOS - TRIPULANTE É PRESO APÓS MORTE DE COLEGA A BORDO DE NAVIO NO PORTO DE SANTOS	42
TRANSPORTES - PORTOS - INTERDIÇÃO DE TERMINAL EM SALVADOR AMEAÇA SAFRA	43
INFRAESTRUTURA - AVANÇA PROJETO QUE IMPEDE BLOQUEIO DE GASTOS DE AGÊNCIAS REGULADORAS	44
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS CONCLUI COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO FEITO COM ÓLEO DE SOJA	46



PETRÓLEO E GÁS - FUTURO DE PLP SERÁ DECIDIDO NA SEXTA	47
ENERGIA - ÁREA TÉCNICA MANTERÁ FISCALIZAÇÃO SOBRE LEILÃO DE RESERVA, DIZ TCU.....	48
ENERGIA - ANEEL APROVA CONSULTA SOBRE CCEE.....	49
COMÉRCIO EXTERIOR - LULA EVITA EMBATE COM UE, MAS AVISA: “CHINA É IMPORTANTE”	49
COMÉRCIO EXTERIOR - PRESIDENTE SE REÚNE COM ZELENSKY	51
FINANÇAS - COPOM REDUZ TAXA SELIC DE 14,50% PARA 14,25% AO ANO	51
JUSTIÇA - CONDENADO, EDUARDO APELA A TRUMP E PEDE: “RETOME A MAGNITSKY”	52
JUSTIÇA - PAI DO EX-DEPUTADO EXPLICA ARMA APREENHIDA	53
JUSTIÇA - STF APROVA AJUSTES EM TESE SOBRE MARCO CIVIL DA INTERNET	54
JUSTIÇA - APÓS CRÍTICA, GILMAR HOMENAGEIA FACHIN.....	54
INTERNACIONAL - TRUMP AMEAÇA BOMBARDEAR IRÃ SE ACORDO NÃO FOR FINALIZADO	55
INTERNACIONAL - LÍBANO BUSCA PACTO INDEPENDENTE	56
JORNAL O GLOBO – RJ.....	57
PREÇO DO PETRÓLEO CONTINUA A CAIR E JÁ SE APROXIMA DE VALOR ANTERIOR AO INÍCIO DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO	57
ANÁLISE: ECONOMIA GLOBAL NÃO SERÁ A MESMA APÓS GUERRA NO IRÃ	58
MINISTRO DA FAZENDA DIZ QUE BC NÃO DEVERIA ATUAR SOBRE ‘SOLUÇOS’ E VÊ ESPAÇO PARA NOVOS CORTES DA SELIC	60
EM MEIO A AVANÇO DE PAUTAS-BOMBA NO CONGRESSO, GILMAR APRESENTA A FACHIN PROPOSTA PARA BARRAR DESPESAS SEM COMPENSAÇÃO	61
GOVERNO TEVE DIFICULDADE PARA SE DISTANCIAR DO MASTER NO INÍCIO DO ANO E AÇÃO SOBRE WAGNER RENOVAR RISCOS	62
OPSIÇÃO NO SENADO VÊ SÚMULA DO STF SOBRE PAUTAS-BOMBA COMO INTERFERÊNCIA NO CONGRESSO, MAS ADMITE FALHA DO LEGISLATIVO	64
GOVERNO LULA VÊ NEGOCIAÇÃO ‘NO ESCURO’ SOBRE TARIFAÇÃO DOS EUA E AVALIA QUE TRUMP BUSCA ALGO PARA APRESENTAR COMO VITÓRIA	65
IG4 CAPITAL: CONHEÇA A GESTORA QUE ‘GOSTA DE PROBLEMAS’ E INVESTIU NA BRASKEM E NA RAÍZEN	66
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	69
SETOR DE PETRÓLEO VIVE BOOM COM SALÁRIOS DE ATÉ R\$ 40 MIL, MAS TEM ONDA DE GOLPES DE FALSO EMPREGO	69
AO MENOS CINCO GESTORAS SINALIZAM APETITE PARA COMPRAR DÍVIDAS DA RAÍZEN	71
‘BRASIL PODERIA OFERECER ENERGIA MAIS LIMPA, BARATA E COMPETITIVA’, AFIRMA PRESIDENTE DA ÁBRACE	72
MOTTA INDICA QUE VAI MANTER RELATOR DE RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDA RURAL CRITICADO PELO AGRO	75
INVESTIMENTO EM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA É RECORDE, MAS PERDE FÔLEGO, APONTA FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL.....	77
SETOR DE PETRÓLEO VIVE BOOM COM SALÁRIOS DE ATÉ R\$ 40 MIL, MAS TEM ONDA DE GOLPES DE FALSO EMPREGO	78
VALOR ECONÔMICO (SP).....	80
ATLAS LITHIUM AVANÇA NA INSTALAÇÃO DE PLANTA INDUSTRIAL NO BRASIL E PREVÊ INAUGURAÇÃO EM 2027	80
DTA E TRANSPORTE MULTIMODAL AUMENTAM EFICIÊNCIA NA LOGÍSTICA.....	82
DURIGAN DEFENDE NÃO INCLUIR OUTROS ASSUNTOS NA PEC DO FIM DA 6X1	83
PRIMEIROS PETROLEIROS ATRAVESSAM ORMUZ APÓS ACORDO ENTRE EUA E IRÃ.....	84
MINÉRIO DE FERRO RECUA 1,13% NA BOLSA DE DALIAN.....	85
TCU FAZ ALERTA SOBRE SITUAÇÃO FINANCEIRA DAS ESTATAIS	85
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	86
TRANSPETRO FIRMA CONTRATO DE US\$ 427 MILHÕES PARA CONSTRUÇÃO DE 4 MR1 EM RIO GRANDE	86
REGULAMENTAÇÃO DA ENERGIA EÓLICA OFFSHORE AVANÇA EM DEBATE NO SENADO	87
MULTIRIO RECEBE DOIS NOVOS STS EM PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO	88
ARTIGO - DIMENSIONAMENTO DE TETRÁPODES: ALTERNATIVA TECNOLÓGICA VANTAJOSA	89
TCP CRESCE 2% E MOVIMENTA 690 MIL TEUs ATÉ MAIO EM PARANAGUÁ	89
CONSÓRCIO DE LIBRA CONTRATA CEPEL PARA ESTUDAR PRIMEIRO GRID ELÉTRICO OFFSHORE DO PRÉ-SAL	90
ARTIGO - IMPACTO DO TARIFAÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS NAS COTAS DO AÇÚCAR DO NORDESTE BRASILEIRO	91
VLI ATINGE RECORDE MENSAL DE CARGAS NO CORREDOR SUDESTE COM 1,14 BILHÃO DE TKU	91
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA SUPERA 3,6 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ MAIO.....	92
ARTIGO - A COMPETIÇÃO ENTRE ARMADORES MARÍTIMOS E AGENTES DE CARGA INTERNACIONAIS NA OFERTA DE SERVIÇOS LOGÍSTICOS	93
NORSUL E NORCOAST FINANCIAM CURSO PARA FORMAR OFICIAIS DE CABOTAGEM E ALIVIAR FALTA DE MÃO DE OBRA	93
HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ ENTRA EM FASE DECISIVA DE CONCESSÕES E REDEFINIÇÃO DE GOVERNANÇA	94
HIDROCLEAN PRESTARÁ SERVIÇOS DE PRONTIDÃO AMBIENTAL PARA APM EM SUAPE	95
DENÚNCIAS SOBRE COBRANÇAS INDEVIDAS NA LOGÍSTICA DE CONTÊINERES SERÃO PRECEDIDAS DE TENTATIVA DE ACORDO	95
BNB FINANCIA NAVIO TANQUE DE 350M³ DE COMBUSTÍVEL PARA ABASTECER NORONHA	96
ARTIGO - A MUDANÇA CULTURAL DA RECEITA FEDERAL E O VERDADEIRO TESTE DA CONFORMIDADE ADUANEIRA	97
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	99
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM.....	99



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NAVIO HISTÓRICO QUE TOMBOU NO PORTO DE SANTOS TEM PLANO PARA REBOQUE ELABORADO POR EMPRESA NO LITORAL DE SÃO PAULO

Previsão é de que a entrega do plano seja feita até sexta-feira (19) para a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP); embarcação passa por testes de estabilidade

Por Bárbara Farias 18 de junho de 2026



Navio, que voltou a flutuar na segunda-feira após três meses parcialmente submerso, está com amarras (Alexsander Ferraz/AT)

A Marfort, empresa responsável pela operação de reflutuação do navio oceanográfico Professor W. Besnard, deverá apresentar o plano de reboque da embarcação à Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) até nesta sexta-feira (19). O plano será concluído após avaliação técnica da estabilidade do navio, que voltou a flutuar na segunda-feira após ficar três meses parcialmente submerso. O Professor W.

Besnard adernou (virou) em 13 de março, em frente ao Parque Valongo, no Porto de Santos.

Segundo o diretor da Marfort, Alexandre Salomoni, em entrevista nesta quarta-feira (17), no Parque Valongo, os testes previstos para os próximos dias têm como objetivo verificar a estabilidade da embarcação e confirmar sua capacidade de permanecer flutuando sem o auxílio dos equipamentos utilizados durante a operação de resgate.

“São avaliadas a estabilidade e a condição do navio de flutuar sem nenhum acessório preso nele, de uma forma natural. Nesse primeiro momento, é saber simplesmente se ele flutua sozinho. Depois disso, a gente passa para a questão da navegabilidade dele”, explicou.

A expectativa é concluir a avaliação nos próximos dias para encaminhar o plano de reboque à Capitania dos Portos até o fim da semana. “A gente pretende apresentar o plano detalhado de reboque à Capitania dos Portos para avaliação e liberação”.

Após aval da Autoridade Marítima, o Professor W. Besnard deverá ser rebocado para um estaleiro na Margem Esquerda do Porto, em Guarujá, onde permanecerá para novas avaliações por aproximadamente três meses.

Questionado sobre eventuais custos adicionais, o diretor da empresa esclareceu que a permanência da embarcação no local já está prevista contratualmente. “Não tem nenhum custo adicional. Já está dentro do contrato”.

Estudos

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, conversou com jornalistas antes de conferir as condições do navio, nesta quarta-feira (17). Ele explicou que, no estaleiro, serão realizados estudos que subsidiarão a decisão sobre a destinação definitiva do Professor W. Besnard. Entre as possibilidades estão a preservação integral da embarcação, sua revitalização parcial ou o aproveitamento de partes da estrutura para preservação da memória histórica.



Pomini ressaltou que a Autoridade Portuária atua como articuladora do processo de preservação, já que o navio pertence à iniciativa privada. “A Autoridade Portuária está intermediando essa recuperação, principalmente em homenagem à história desse navio”.

Ele complementou que, nos próximos meses, a APS deverá reunir representantes dos proprietários da embarcação, entidades ligadas à preservação da memória marítima e integrantes da comunidade portuária para discutir a melhor alternativa. “A história não pertence ao Porto, não pertence a uma prefeitura ou à ONG que administra esse navio, mas pertence ao Brasil”, concluiu.

História

A embarcação foi usada durante 40 anos pelo Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (USP) em mais de 150 viagens à Antártica, entre outras missões oceanográficas. Está sem uso, porém, desde 2008. Em 2016, a Prefeitura de Ilhabela recebeu a titularidade da embarcação da USP, mas não teve dinheiro para a reforma, dando início uma batalha judicial.

Em julho de 2023 a Justiça determinou que a Administração da cidade do Litoral Norte desmontasse o navio por oferecer risco ambiental e não ter condições de navegabilidade.

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

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

Como foi

O navio Professor W. Besnard, atracado no Parque Valongo, em Santos, adernou (tombou) por volta das 19 horas do dia 13 de março. Metade da embarcação ficou submersa.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) isolou a área em terra e instalou barreiras de contenção no mar para evitar eventual acidente ambiental.

Segundo a APS, a embarcação, de propriedade do Instituto do Mar, estava inoperante e ocupava um espaço cedido, enquanto aguardava uma possível restauração.

Durante esse período, o navio não representou risco para a navegação no canal do Porto de Santos.

Foi realizado reforço nas amarrações para impedir que a embarcação se soltasse em direção ao canal do estuário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/06/2026

APS E JAN DE NUL RECORREM APÓS JUSTIÇA SUSPENDER CONTRATO DE DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS

Liminar interrompeu a contratação do aprofundamento do canal; Autoridade Portuária e empresa vencedora contestam os argumentos apresentados por concorrente

Por Bárbara Farias 18 de junho de 2026

A Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Jan de Nul do Brasil, vencedora da licitação para dragagem de aprofundamento do canal aquaviário do Porto de Santos, recorrerão à Justiça contra a decisão judicial liminar (provisória) de terça-feira que suspendeu o processo de contratação do serviço.

O contrato foi assinado na sexta-feira passada, mas a ordem de serviço que seria autorizada nesta quarta-feira (17) foi postergada após a determinação judicial.



Canal do Porto possui 24,6 quilômetros de extensão e está operando com profundidade de aproximadamente 15 metros há cerca de 14 anos (Sílvia Luiz/AT)

O processo está provisoriamente suspenso em razão do mandado de segurança impetrado pela DTA Engenharia, na 1ª Vara Federal de Santos e deferido pelo juiz federal Diogo Henrique Valarini Belozo. A empresa é contrária à licitação que teve como vencedora a Jan De Nul. Ambas concorreram no certame.

Na decisão, o magistrado determinou que a APS interrompa o processo de contratação, incluindo a homologação final da licitação, a assinatura do contrato administrativo e a emissão de ordem de serviço, até o julgamento do mérito da ação.

No processo, a DTA Engenharia questiona a condução da licitação alegando que a proposta vencedora apresentaria indícios de inexecutabilidade, com descontos considerados excessivos em alguns itens da planilha de preços, além de possíveis inconsistências técnicas e alterações realizadas durante as diligências promovidas no certame.

Em visita ao Parque Valongo para vistoriar as condições do navio oceanográfico Professor W. Besnard, nesta quarta-feira (17), o presidente da APS, Anderson Pomini, afirmou que recorrerá contra a decisão liminar.

“São dois argumentos. Primeiro, a empresa que recorreu alega que o desconto dado (pela vencedora do certame) foi muito grande ao ponto de se tornar inexecutável na visão dela. É o contrário, se a empresa internacional, uma das mais prestigiadas do mundo, oferecer um desconto, isso quer dizer que o Porto atende ao critério da isonomia e da redução de custos. E o segundo é que essa empresa interessada não teria tido seu recurso analisado de forma correta, o que não é verdade”.

O presidente do complexo portuário santista reiterou que vai recorrer.

“Nós faremos um recurso para apresentarmos os elementos à Justiça e, dentro em breve, esse contrato será retomado”, disse, enfatizando que “para o Porto, pouco importa qual será a empresa, nós queremos a obra”.

Diretor

Em entrevista para A Tribuna, o diretor comercial da Jan de Nul, Ricardo Delfim, disse que a empresa ainda não foi notificada da decisão liminar, mas ratificou que ingressará recurso para anular o mandado de segurança.

“O nosso jurídico já está estudando qual instrumento adotar para reverter a suspensão”, afirmou.

Vai examinar

O juiz afirmou que não há, neste momento, conclusão sobre eventual ilegalidade na licitação.

Segundo ele, a controvérsia envolve questões técnicas relacionadas à composição de preços, parâmetros operacionais e executabilidade econômica da proposta vencedora, temas que exigem exame mais aprofundado da documentação já produzida.

A ordem de serviço suspensa refere-se ao contrato de R\$ 617,9 milhões firmado pela Autoridade Portuária de Santos (APS) com a Jan De Nul do Brasil, na semana passada, para aprofundar o canal de navegação do cais santista de 15 para 16 metros.

Com vigência de cinco anos, o contrato inclui ainda dois anos de dragagem de manutenção.

A obra é considerada estratégica pela administração portuária por permitir a operação de embarcações de maior porte com carga total e menor dependência das condições de maré.

O canal possui 24,6 quilômetros de extensão e está operando com profundidade de 15 metros há cerca de 14 anos. O aprofundamento também figura entre as obrigações previstas no futuro modelo de concessão, atualmente em fase de consulta pública.

Diretor afirma que proposta é viável

O diretor comercial da Jan de Nul, Ricardo Delfim, afirma que a proposta apresentada pela empresa é sustentada por uma estrutura operacional própria e pela dimensão de sua frota mundial.

Segundo ele, a companhia possui mais de 120 embarcações especializadas, o que reduz significativamente os custos associados à mobilização e operação dos equipamentos.

“A gente não está exposto como a DTA está. A gente não tem um taxímetro rodando. O equipamento é nosso”, afirmou.

O executivo explicou que essa condição permite à empresa oferecer descontos mais expressivos sem comprometer a viabilidade econômica do contrato.

Ele rebateu os argumentos de que a proposta poderia resultar em desequilíbrios financeiros ou em eventual prática conhecida como “jogo de planilha”.

“Eles alegam que tem risco de jogo de planilha porque damos desconto demais. Mas esse é um item de improdutividade. O custo improdutivo do nosso equipamento é nosso. O jogo de planilha é quando você diminui o preço de um item na planilha e aumenta o de outro. No nosso caso, sem exceção, todos os itens da planilha estão abaixo do preço orçado pela administração”.

Por fim, o diretor classificou os questionamentos apresentados pela concorrente como uma estratégia para retardar o andamento do processo.

“Alarmista, para fazer barulho, com intuito meramente protelatório”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/06/2026

ANTAQ CRIA ETAPA OBRIGATÓRIA PARA ACORDO EM COBRANÇAS INDEVIDAS

Nova sistemática de autocomposição busca solucionar conflitos na logística de contêineres nos portos
Da A Tribuna.com.br 18 de junho de 2026



Antaq diz que, em 2025, evitou cobrança indevida de R\$ 30 milhões em sobre-estadia de contêineres, chamada de detention ou demurrage (Alexsander Ferraz/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou uma portaria que institui uma etapa obrigatória de tentativa de acordo entre as partes em denúncias relacionadas a cobranças indevidas na logística de contêineres. A medida, que passou a valer no último dia 11, busca incentivar soluções consensuais e dar maior celeridade à resolução dos conflitos antes da instauração

de procedimentos fiscalizatórios.

A nova sistemática, estabelecida pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC), será aplicada às denúncias que ainda estejam em fase fiscalizatória e não tenham resultado na lavratura de auto de infração até 13 de fevereiro deste ano. Caso haja acordo, o processo será arquivado sem aplicação de penalidade. Não havendo solução consensual, seguirá para fiscalização regular pela Agência.

Após o recebimento da denúncia por parte da Antaq, as partes serão notificadas para buscar uma solução no prazo de 15 dias - prorrogável a critério da área técnica responsável. Durante esse período, poderão ser realizadas negociações diretas para esclarecimento dos fatos e construção de um acordo.

Segundo a portaria, há a previsão de implementação de soluções tecnológicas para automatizar os fluxos do novo rito, ampliando a eficiência e a celeridade na análise das manifestações.

“Ano passado, a Agência evitou a cobrança indevida de R\$ 30 milhões em sobre-estadia. Agora, envolvendo toda a logística de contêineres, a quantidade de acordos vai aumentar consideravelmente”, disse Alexandre Florambel, superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais da Antaq.

Também foram definidos os requisitos para admissibilidade das denúncias, incluindo documentos que comprovem a operação logística, a cobrança contestada e a tentativa prévia de resolução.

A sobre-estadia de contêineres (chamada de detention, na exportação, e demurrage, na importação) é uma cobrança feita pela empresa responsável pelo transporte marítimo e proprietária do contêiner (armador) ao usuário da carga, importador ou exportador, quando o contêiner permanece por um período superior ao estipulado em contrato.

Agência faz debate sobre reciclagem sustentável de navios

A reciclagem sustentável de plataformas offshore e navios que chegaram ao fim da vida útil no Brasil está no centro do debate da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Na última terça-feira, a autarquia realizou um workshop voltado à discussão das perspectivas para o descomissionamento (retirada de operação de uma estrutura antiga) e reaproveitamento.

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.

O diretor da Antaq Wilson Lima Filho destacou a importância de 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 a favor dessa iniciativa pode gerar empregos diretos e indiretos e, ainda, promover o desenvolvimento da economia brasileira”.

Segundo a Antaq, 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.

Reciclagem de antigos navios poderia gerar empregos no Brasil (Vanessa Rodrigues/AT)

Adequações

O professor Newton Pereira, do Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF), disse que o Porto de Açu, no Rio de Janeiro, desde 2020 faz o trabalho de pré-limpeza de navios e 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: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/06/2026

OBRAS PARA APROFUNDAR CANAL DO PORTO DE SANTOS TÊM INÍCIO SUSPENSO PELA JUSTIÇA; SAIBA O MOTIVO

Liminar da 1ª Vara Federal impede emissão da ordem de serviço para aprofundamento do canal para 16 metros até o julgamento da ação que questiona a licitação

Por Maurício Martins 17 de junho de 2026



Contrato de R\$ 617,9 milhões firmado pela APS com a Jan De Nul do Brasil, na semana passada, é para aprofundar o canal de navegação do cais santista de 15 para 16 metros (Carlos Nogueira/Arquivo AT)

Uma decisão judicial liminar (provisória), da 1ª Vara Federal de Santos, suspendeu a emissão da ordem de serviço para o início das obras de aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos para 16 metros, que seria assinada nesta quarta-feira (17) pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

A medida foi concedida pelo juiz federal Diogo Henrique Valarini Belozo, em mandado de segurança movido pela empresa DTA Engenharia Ltda, contrária à licitação que teve como vencedora a Jan De Nul do Brasil Dragagem Ltda. Ambas concorreram no certame.

Na decisão, o magistrado determinou que a APS se abstenha de praticar atos destinados à consolidação da contratação decorrente da licitação, incluindo a homologação final da licitação, a assinatura do contrato administrativo e a emissão de ordem de serviço, até o julgamento do mérito da ação. O juiz também estabeleceu que, caso algum desses atos tenha sido praticado entre o ajuizamento da ação e a publicação da liminar, seus efeitos ficam suspensos.

Motivo

Na ação, a DTA Engenharia questiona a condução da licitação vencida pela Jan De Nul. Segundo a empresa, a proposta vencedora apresentaria indícios de inexequibilidade, com descontos considerados excessivos em alguns itens da planilha de preços, além de possíveis inconsistências técnicas e alterações realizadas durante as diligências promovidas no certame.

A DTA também sustenta que a APS não teria apresentado fundamentação técnica individualizada suficiente ao rejeitar seus recursos administrativos durante o processo.

A APS, por sua vez, argumentou nos autos que a proposta vencedora foi submetida a análise técnica especializada e parecer jurídico, que concluíram pela sua viabilidade. A Autoridade Portuária também sustentou que não houve comprovação de irregularidades capazes de comprometer o resultado da concorrência. A Jan De Nul apresentou manifestação no mesmo sentido, defendendo a regularidade do procedimento licitatório.

Ao analisar o pedido, o juiz afirmou que não há, neste momento, conclusão sobre eventual ilegalidade na licitação. Segundo ele, a controvérsia envolve questões técnicas relacionadas à composição de

preços, parâmetros operacionais e exequibilidade econômica da proposta vencedora, temas que exigem exame mais aprofundado da documentação já produzida.

Apesar disso, o magistrado entendeu existir risco de prejuízo à efetividade de uma futura decisão judicial caso a contratação seja formalizada e as obras iniciadas antes da análise definitiva do caso.

Na avaliação do juiz, a mobilização de equipamentos especializados e a execução de um contrato de grande porte poderiam criar uma situação de difícil reversão. Por esse motivo, ele optou por preservar o andamento interno do procedimento administrativo, mas impedir a formalização da contratação e o início da execução dos serviços.

Decisão

Na decisão, o juiz ressaltou que a controvérsia envolve questões técnicas complexas ligadas à formação dos preços e à viabilidade econômica da proposta vencedora. Segundo ele, os elementos reunidos até o momento exigem uma análise mais aprofundada antes que seja possível concluir se houve ou não irregularidades no processo licitatório, motivo pelo qual optou por preservar a utilidade da futura decisão judicial sem interromper integralmente o andamento administrativo do certame.

Contrato

A ordem de serviço suspensa refere-se ao contrato de R\$ 617,9 milhões firmado pela APS com a Jan De Nul do Brasil, na semana passada, para aprofundar o canal de navegação do cais santista de 15 para 16 metros. Com vigência de cinco anos, o contrato inclui ainda dois anos de dragagem de manutenção. A obra é considerada estratégica pela administração portuária por permitir a operação de embarcações de maior porte com carga total e menor dependência das condições de maré.

O canal possui 24,6 quilômetros de extensão e está operando com profundidade de 15 metros há cerca de 14 anos. O aprofundamento também figura entre as obrigações previstas no futuro modelo de concessão, atualmente em fase de consulta pública.

Em nota, o presidente da APS, Anderson Pomini, disse que a gestora do Porto não tem preferência por qualquer licitante. “O que importa é a contratação regular de empresa capaz de prestar um serviço essencial à operação portuária. Por essa razão, a Autoridade Portuária recorrerá da decisão liminar”, diz ele.

A Jan De Nul não se manifestou até a publicação desta matéria.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/06/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

DIVULGADO MEMORANDO DE ISLAMABAD: 14 PONTOS QUE ENCERRAM GUERRAS E LIBERAM ORMUZ

Segundo o documento divulgado nesta quinta-feira (18) pela mídia estatal iraniana e veículos de imprensa dos EUA, Estreito de Ormuz terá gestão definida por Irã, Omã e países do Golfo

Da Agência Brasil

O primeiro item do memorando de entendimento negociado entre o Irã e os Estados Unidos (EUA) prevê o fim “imediate e permanente” das guerras travadas, atualmente, por Israel no Líbano e na Faixa de Gaza.

A íntegra do texto, com 14 pontos, foi divulgada pela mídia estatal iraniana e por veículos de imprensa dos EUA. O presidente do Irã, Masoud Pezeshkian, também publicou a cópia do documento em uma rede social.



Documento prevê um prazo de 60 dias para um “acordo final” que inclua o fim do bloqueio naval imposto por Washington contra o Irã no Estreito de Ormuz. Foto: Guarda Costeira dos EUA

O documento estabelece que a gestão do Estreito de Ormuz será definida entre Omã, Irã e países do Golfo Pérsico; que haverá o levantamento de todas as sanções aplicadas contra o país persa; e que Teerã se compromete a não desenvolver armas

nucleares, com supervisão da Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA) da ONU.

O texto, que seria assinado nesta sexta-feira (19), em Genebra, na Suíça, já foi assinado remotamente, segundo informou o Paquistão, que intermediou o acordo. Irã e EUA comprometem-se a respeitar “a soberania e a integridade territorial um do outro e a abster-se de interferir nos assuntos internos um do outro”.

O documento prevê ainda um prazo de 60 dias para um “acordo final”; o fim do bloqueio naval imposto por Washington contra Irã; e previsão de plano com US\$ 300 bilhões para reconstrução do país persa.

Todos os compromissos estão vinculados ao acordo final que deve ser costurado no prazo de dois meses, que pode vir a ser prorrogado. **Porém, estão previstas para valer imediatamente o fim das guerras em todas as frentes, o levantamento do bloqueio naval dos EUA e a liberação de fundos do Irã bloqueados pelos EUA, assim como a passagem por Ormuz “livre e gratuita” por 60 dias.**

“Os Estados Unidos da América e a República Islâmica do Irã e seus aliados na atual guerra, ao assinarem este Memorando de Entendimento, declaram o término imediato e permanente das operações militares em todas as frentes, inclusive no Líbano”, diz o documento.

Fim das guerras

O primeiro ponto do acordo acrescenta ainda que Irã e EUA “comprometem-se, a partir de agora, a não iniciar qualquer guerra ou operação militar uns contra os outros, a abster-se da ameaça ou do uso da força uns contra os outros e a garantir a integridade territorial e a soberania do Líbano”.

Estreito de Ormuz

O item do memorando sobre o Estreito de Ormuz afirma que o Irã permitirá, em 60 dias, a passagem segura e gratuita por onde transitavam, antes da guerra, cerca de 20% do petróleo mundial. Porém, a gestão do Estreito será definida pelos países da região.

“A República Islâmica do Irã dialogará com o Sultanato de Omã para definir a futura administração e os serviços marítimos no Estreito de Ormuz, em conjunto com outros Estados litorâneos do Golfo Pérsico, em conformidade com o direito internacional aplicável e os direitos soberanos dos Estados costeiros do Estreito de Ormuz”, diz o documento.

Memorando de Entendimento de Islamabad entre os Estados Unidos da América e a República Islâmica do Irã:

- Os Estados Unidos da América e a República Islâmica do Irã e seus aliados na atual guerra, ao assinarem este Memorando de Entendimento, declaram o término imediato e permanente das operações militares em todas as frentes, inclusive no Líbano, e comprometem-se, a partir de agora, a não iniciar qualquer guerra ou operação militar uns contra os outros, a abster-se da ameaça ou do uso da força uns contra os outros e a garantir a integridade territorial e a soberania



do Líbano. O acordo final confirmará o término permanente da guerra em todas as frentes, inclusive no Líbano, e as demais disposições deste parágrafo.

- Os Estados Unidos da América e a República Islâmica do Irã comprometem-se a respeitar a soberania e a integridade territorial um do outro e a abster-se de interferir nos assuntos internos um do outro.
- Os Estados Unidos da América e a República Islâmica do Irã comprometem-se a negociar e a alcançar um acordo final em, no máximo, 60 dias, prazo prorrogável mediante consentimento mútuo.
- Imediatamente após a assinatura deste Memorando de Entendimento, os Estados Unidos da América iniciarão a remoção do bloqueio naval e de quaisquer perturbações ou impedimentos contra a República Islâmica do Irã, encerrando-o completamente em 30 dias. Durante esse período, o tráfego de embarcações será proporcional ao volume de tráfego pré-guerra que a República Islâmica do Irã estiver restaurando. Os Estados Unidos da América comprometem-se ainda a retirar suas forças das proximidades da República Islâmica do Irã em até 30 dias após a assinatura do acordo final.
- Após a assinatura deste Memorando de Entendimento, a República Islâmica do Irã envidará todos os esforços para garantir a passagem segura e gratuita de embarcações comerciais, por um período de 60 dias, do Golfo Pérsico para o Mar de Omã e vice-versa. O tráfego de embarcações comerciais terá início imediato e, considerando a necessidade de remoção dos obstáculos técnicos e militares e de desminagem por parte da República Islâmica do Irã, será totalmente restabelecido em 30 dias. A República Islâmica do Irã dialogará com o Sultanato de Omã para definir a futura administração e os serviços marítimos no Estreito de Ormuz, em conjunto com outros Estados litorâneos do Golfo Pérsico, em conformidade com o direito internacional aplicável e os direitos soberanos dos Estados costeiros do Estreito de Ormuz.
- Os Estados Unidos da América comprometem-se, em conjunto com parceiros regionais, a desenvolver um plano definitivo e mutuamente acordado, com um orçamento mínimo de 300 bilhões de dólares, para a reconstrução e o desenvolvimento econômico da República Islâmica do Irã. O mecanismo para a implementação deste plano será finalizado como parte de um acordo definitivo dentro de 60 dias. Todas as licenças, isenções e permissões necessárias para as transações financeiras pertinentes serão concedidas pelos Estados Unidos da América.
- Os Estados Unidos da América comprometem-se a extinguir todos os tipos de sanções contra a República Islâmica do Irã, incluindo as resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas, ou seja, as resoluções do Conselho de Governadores da AIEA, e todas as sanções unilaterais dos EUA, primárias e secundárias, em um cronograma previamente acordado, como parte do acordo final. A República Islâmica do Irã e os Estados Unidos da América reconhecem a importância crucial da questão da extinção das sanções acima mencionada e expressaram sua intenção de abordar imediatamente essas questões nas negociações, a fim de alcançar um acordo mútuo sobre elas.
- A República Islâmica do Irã reafirma que não adquirirá nem desenvolverá armas nucleares. Os Estados Unidos da América e a República Islâmica do Irã concordaram em resolver a questão do destino do material enriquecido estocado, de acordo com um mecanismo que será mutuamente acordado, em conformidade com o cronograma mencionado no Parágrafo Sete, sendo a metodologia mínima a diluição no local, sob a supervisão da AIEA. As duas partes também concordaram em discutir a questão do enriquecimento e outros assuntos mutuamente acordados relacionados às necessidades nucleares da República Islâmica do Irã, com base em uma estrutura satisfatória a ser acordada no acordo final. O acordo final confirmará as disposições deste parágrafo. Os Estados Unidos da América e a República Islâmica do Irã reconhecem a importância crítica das questões nucleares acima mencionadas e expressam sua intenção de abordar imediatamente essas questões nas negociações, a fim de alcançar um acordo mútuo sobre elas.

- Enquanto aguarda-se o acordo final, os Estados Unidos da América e a República Islâmica do Irã concordam em manter o status quo. A República Islâmica do Irã manterá o atual status quo de seu programa nuclear, e os Estados Unidos da América não imporão novas sanções nem enviarão tropas adicionais para a região
- Os Estados Unidos da América comprometem-se a que, imediatamente após a assinatura deste Memorando de Entendimento e até ao término das sanções, o Departamento do Tesouro dos EUA emitirá isenções para a exportação de petróleo bruto iraniano, produtos petrolíferos e derivados, bem como todos os serviços associados, incluindo transações bancárias, seguros, transporte, etc
- Os Estados Unidos da América comprometem-se a disponibilizar integralmente para uso os fundos e ativos congelados ou restritos da República Islâmica do Irã após a implementação deste Memorando de Entendimento. Os Estados Unidos da América e a República Islâmica do Irã acordarão mutuamente os procedimentos relativos à liberação desses fundos durante as negociações. Tais fundos, sejam eles mantidos na conta original ou transferidos, deverão ser disponibilizados integralmente para pagamento a qualquer beneficiário final designado pelo Banco Central da República Islâmica do Irã. Os Estados Unidos da América comprometem-se a emitir todas as licenças e autorizações necessárias para tal
- Os Estados Unidos da América e a República Islâmica do Irã concordam que será estabelecido um mecanismo executivo para monitorar a implementação bem-sucedida deste Memorando de Entendimento e o cumprimento futuro do acordo final
- Após a assinatura deste Memorando de Entendimento e sujeito ao início da implementação dos Parágrafos 1, 4, 5, 10 e 11 deste Memorando de Entendimento e à implementação contínua dessas medidas, os Estados Unidos da América e a República Islâmica do Irã iniciarão negociações relativas ao acordo final exclusivamente sobre os demais parágrafos
- O acordo final será ratificado por uma resolução vinculativa do Conselho de Segurança da ONU.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 18/06/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ FORTALECE AGENDA DE INCLUSÃO COM CRIAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO PERMANENTE

GTDEA atuará na promoção de iniciativas voltadas à diversidade, equidade e acessibilidade no ambiente institucional

Brasília, 18/06/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) instituiu o Grupo de Trabalho de Diversidade, Equidade e Acessibilidade (GTDEA), iniciativa voltada à promoção de ações e políticas que fortaleçam a inclusão, a representatividade e a valorização da diversidade no ambiente institucional. A criação do grupo foi aprovada pelo diretor-geral da Agência, Frederico Dias, em março deste ano - e as nomeações dos integrantes foram efetivadas no início de junho.

A iniciativa teve origem em estudos conduzidos pela Superintendência de ESG e Inovação (SESGI), que identificaram a necessidade de uma instância permanente para tratar de temas relacionados à diversidade, equidade e acessibilidade de forma ampla e integrada. A implementação do GTDEA também foi impulsionada pelas ações realizadas durante as comemorações do Dia Internacional da Mulher, especialmente aquelas voltadas à promoção da equidade de gênero.

O grupo é composto por sete servidores e deverá observar critérios de diversidade e representatividade, contemplando aspectos como gênero, raça, pessoas com deficiência, regionalidades e outras dimensões da diversidade. A composição busca conciliar esses critérios com o interesse voluntário dos servidores em participar da iniciativa.

Os integrantes do GTDEA são Aline Silva, gerente de Gestão de Pessoas (GGP/SAF), Flávia Pontilhão, gerente de coordenação das Unidades Regionais (GCOR/SFC), Aretta de Andrade (SESGI), Cyrce de Queiroz, chefe da Assessoria de Relações Internacionais (ARINT), Fabiane Santos (SOG), Alexandre Dutra, gerente de Recursos Logísticos (GRL/SAF) e Richard Cortes (SGE).

Compromisso com a diversidade e a acessibilidade

Essa semana houve a primeira reunião do grupo. Na ocasião, os integrantes debateram sobre a necessidade de atualizar os diagnósticos sobre DEA na Agência, e elaborar um Plano de Ação para o 2º semestre de 2026, com iniciativas práticas e que tragam impactos reais na cultura da ANTAQ com foco na promoção de um ambiente de trabalho mais diverso e inclusivo. No próximo encontro, o GT deverá analisar as propostas debatidas e formalizar o documento para posterior envio à Diretoria.

A política de Diversidade, Equidade e Acessibilidade da ANTAQ fundamenta-se nos princípios constitucionais da Administração Pública, especialmente na dignidade da pessoa humana, na igualdade e na eficiência: “A política amplia o compromisso da Agência com a valorização das múltiplas dimensões da diversidade, contribuindo para a construção de uma cultura institucional mais inclusiva, justa e alinhada às melhores práticas de governança pública”, afirmou Flávia Pontilhão.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

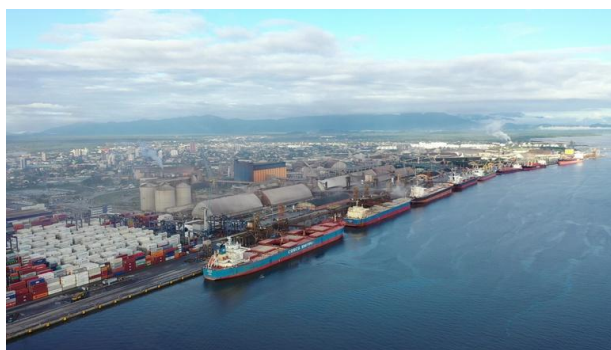
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 18/06/2026

ANTAQ CRIA ETAPA OBRIGATÓRIA DE TENTATIVA DE ACORDO PARA DENÚNCIAS SOBRE COBRANÇAS INDEVIDAS NA LOGÍSTICA DE CONTÊINERES

Nova sistemática de autocomposição busca solucionar conflitos entre usuários e prestadores de serviço antes da abertura de processo fiscalizatório



Terminal de Contêineres de Paranaguá

Brasília, 17/06/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) publicou Portaria que institui uma etapa obrigatória de tentativa de acordo entre as partes em denúncias relacionadas a cobranças indevidas na logística de contêineres. A medida busca incentivar soluções consensuais e dar maior celeridade à resolução dos conflitos antes da instauração de procedimentos fiscalizatórios.

A nova sistemática, estabelecida pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC), será aplicada às denúncias que ainda estejam em fase fiscalizatória e não tenham resultado na lavratura de auto de infração até 13/02/2026. Caso haja acordo, a denúncia será arquivada sem aplicação de penalidade. Não havendo solução consensual, o processo seguirá para fiscalização regular pela Agência.

Após o recebimento da denúncia por parte da ANTAQ, as partes serão notificadas para buscar uma solução no prazo de 15 dias - prorrogável a critério da área técnica responsável. Durante esse período, poderão ser realizadas negociações diretas para esclarecimento dos fatos e construção de um acordo. Segundo a Portaria, há a previsão de implementação de soluções tecnológicas para automatizar os fluxos do novo rito, ampliando a eficiência e a celeridade na análise das manifestações: “Ano passado, a Agência evitou a cobrança indevida de 30 milhões de reais em sobreestadia. Agora,

envolvendo toda a logística de contêineres, a quantidade de acordos vai aumentar consideravelmente”, disse Alexandre Florambel, Superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais da ANTAQ.

Também foram definidos os requisitos para admissibilidade das denúncias, incluindo documentos que comprovem a operação logística, a cobrança contestada e a tentativa prévia de resolução junto ao responsável pela cobrança. E mesmo nos casos em que houver acordo, os processos permanecerão registrados nos sistemas da ANTAQ para subsidiar ações de monitoramento regulatório e identificar possíveis práticas abusivas recorrentes. Caso sejam constatados indícios de irregularidades reiteradas, a Agência poderá adotar medidas fiscalizatórias específicas.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

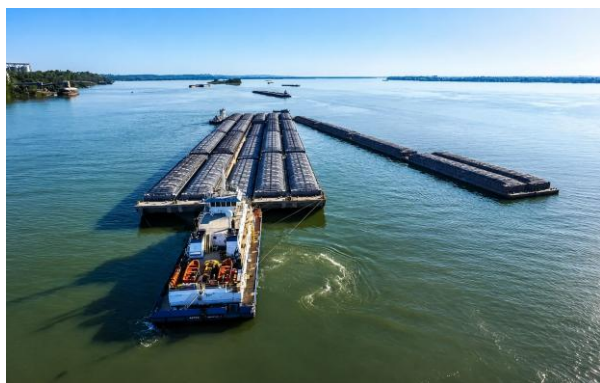
Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 18/06/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

HIDROVIA VERDE AVANÇA COMO MODELO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA O PAÍS

Iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos combina infraestrutura, navegabilidade e gestão hidroviária para alcançar regiões estratégicas



Com cerca de 150 quilômetros de extensão navegável, a hidrovia tem papel central na movimentação de cargas por via aquaviária. Foto: Divulgação

Com 1.602 quilômetros de extensão entre Manaus e a Barra Norte, na foz do Rio Amazonas, a Hidrovia Verde é um dos principais projetos hidroviários em desenvolvimento no país. Estruturada em quatro trechos, a hidrovia tem na Barra Norte, entre Amapá e Pará, um eixo estratégico para a navegação e o escoamento da produção brasileira. O projeto, liderado

pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), reúne investimentos em infraestrutura, segurança da navegação e gestão para ampliar a eficiência logística e impulsionar o desenvolvimento econômico da região.

Integrante da rota do Arco Norte, a hidrovia está entre os principais corredores logísticos do país para o escoamento da produção brasileira. A região concentra o transporte de cargas estratégicas, como grãos, minérios e combustíveis, com destino ao mercado interno e internacional. A proposta da Hidrovia Verde é fortalecer esse corredor com mais eficiência, segurança operacional e previsibilidade para a navegação.

Com cerca de 150 quilômetros de extensão navegável, a hidrovia tem papel central na movimentação de cargas por via aquaviária. De acordo com estudos da Antaq, a previsão é de que o fluxo na Barra Norte ultrapasse 170 milhões de toneladas até 2035, consolidando a região como um dos principais eixos hidroviários do país.

Redes hidroviárias

Com mais de 40 mil quilômetros de vias potencialmente navegáveis, o Brasil possui uma das maiores redes hidroviárias do mundo e grande potencial de expansão da navegação interior. O fortalecimento

desse modal contribui para aproximar territórios, ampliar conexões e gerar impactos positivos para a população.

Esse avanço também vem sendo acompanhado pelo aumento dos investimentos no setor, conduzidos pelo MPor. Entre 2023 e 2025, os aportes alcançaram cerca de R\$ 1,29 bilhão, quase o dobro do registrado entre 2019 e 2022, quando foram investidos R\$ 716 milhões. Os recursos estão sendo aplicados em ações como dragagens de manutenção, sinalização náutica, melhorias nas condições de navegabilidade e modernização da infraestrutura.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, investir em hidrovias é investir em desenvolvimento para o país. “Quando fortalecemos a infraestrutura hidroviária, aproximamos regiões, reduzimos desigualdades e criamos condições para que o crescimento chegue a mais pessoas. Estamos construindo uma infraestrutura que gera desenvolvimento econômico, mas que também transforma a vida das comunidades conectadas pelos rios”, afirmou.

Rios que conectam

A modernização da gestão hidroviária também avança por meio das concessões de serviços hidroviários, modelo baseado em planejamento contínuo, prestação permanente de serviços e maior previsibilidade para a navegação. Entre as ações previstas estão a manutenção da navegabilidade, o monitoramento dos canais, a sinalização náutica e melhorias operacionais voltadas à segurança das embarcações.

“Estamos construindo um novo modelo para a infraestrutura hidroviária brasileira. As concessões permitem planejamento contínuo, mais eficiência na gestão e maior segurança para a navegação, criando uma estrutura capaz de conectar regiões, impulsionar o desenvolvimento local e gerar benefícios concretos para a população”, destacou o diretor de Navegação e Fomento do MPor, Daniel Aldigueri.

Além de promover maior eficiência logística, as hidrovias contribuem para reduzir desigualdades regionais, com mais oportunidades econômicas e melhores condições de mobilidade e abastecimento para comunidades que dependem dos rios.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 18/06/2026

POTENCIAL DAS HIDROVIAS DOS PAÍSES DO MERCOSUL É DESTAQUE EM ENCONTRO NA ARGENTINA

Em Buenos Aires, ministro Tomé Franca apresentou os avanços e investimentos na infraestrutura hidroviária brasileira para autoridades e empresários



O ministro Tomé Franca participou da abertura do evento e fez menção ao entendimento do MPor sobre o transporte hidroviário. Foto: Matheus Fagundes/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou nesta quarta-feira (17), em Buenos Aires (Argentina), do encontro "Diálogos Hidroviáveis Internacional", evento que reuniu autoridades e líderes empresariais do Mercosul para discutir o direcionamento de investimentos, a superação de gargalos e a promoção da sustentabilidade nas hidrovias da região.

Em destaque no evento, as hidrovias Paraguai-Paraná e Tietê-Paraná, fundamentais para o escoamento de commodities como soja, milho, minério de ferro e combustíveis, além de grãos e cana-de-açúcar, respectivamente. O evento segue até esta quinta-feira (18).



Na abertura, o ministro Tomé Franca fez menção ao entendimento do Ministério sobre o transporte hidroviário. "Nossa visão para as hidrovias é de um futuro onde a integração regional seja a norma, onde a eficiência logística otimize o desenvolvimento econômico e onde a sustentabilidade seja uma diretriz permanente", afirmou o Ministro.

Temas em discussão

Ao longo dos debates, serão abordados temas como a atração de investimentos privados para a concessão de canais, a criação de mecanismos de fomento e financiamento para um fundo regional de embarcações sustentáveis no Mercosul, além do planejamento estratégico de longo prazo para a eficiência operacional. A inovação tecnológica e as rodadas de negócios serão outros pontos importantes, que devem conectar investidores e fornecedores em busca de soluções para o setor.

A alta eficiência econômica e ambiental das hidrovias também estará entre as discussões mais relevantes. O modal hidroviário registra um consumo de combustível até 80% menor por tonelada quilômetro em comparação com o transporte rodoviário, contribuindo significativamente para a redução de emissões de carbono e para a sustentabilidade ambiental. "Além de uma rota de transporte, a hidrovia é um vetor estratégico para o desenvolvimento econômico, a sustentabilidade ambiental e a coesão social", definiu o ministro Tomé.

Cooperação bilateral

Ainda nesta quarta-feira (17), o ministro foi recebido pelo embaixador do Brasil na Argentina, Julio Glinternick Bitelli. O encontro foi dedicado à agenda de cooperação entre os dois países nas áreas de portos, aeroportos e hidrovias, com discussões sobre iniciativas voltadas ao fortalecimento da integração logística, ao compartilhamento de experiências e à ampliação do diálogo institucional entre os dois países.

Ao fim do dia, a comitiva fez uma visita técnica ao Porto de Buenos Aires, principal infraestrutura portuária e o maior centro de movimentação de contêineres da Argentina. O porto é responsável por aproximadamente 60% do tráfego desse tipo de carga no país.

Anualmente, a estrutura movimenta cerca de 11 milhões de toneladas de cargas e aproximadamente um milhão de contêineres, sendo considerado o principal canal de escoamento das exportações argentinas. Por ele passam produtos como soja, milho e carne bovina, além de bens de consumo e insumos destinados à indústria.

Futuro de integração e prosperidade

A participação do Ministério de Portos e Aeroportos no "Diálogos Hidroviáveis Internacional" reforça o compromisso do Governo do Brasil em modernizar e expandir a infraestrutura portuária e hidroviária, movimentando o comércio exterior e a integração regional.

A expectativa é que as discussões e parcerias firmadas na capital argentina resultem em avanços concretos para o setor, gerando mais empregos, desenvolvimento e um futuro mais sustentável para a logística sul-americana. "Esperamos que o encontro seja um marco para aprofundarmos nossas parcerias e construirmos um futuro mais próspero e conectado para todos os países da região", concluiu Franca.

O encontro foi promovido pela Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias e dos Corredores de Exportação (Adecon), em parceria com a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e a Comissão Permanente de Transporte da Cuenca Del Plata (CPTCP).

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

Data: 17/06/2026

CAMPANHA NACIONAL ALERTA PARA RISCOS DE BALÕES NO CÉU

Ministério de Portos e Aeroportos une esforços com Anac e associações para conscientizar sobre os riscos à aviação e à população

Durante as festas juninas, tradições e celebrações tomam conta do país. Mas uma prática ainda associada a esse período continua representando uma grave ameaça à segurança pública: a soltura de balões. Para alertar à população sobre os perigos dessa atividade ilegal, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a Aeroportos do Brasil (ABR) e a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) lançam uma campanha nacional de conscientização.



A mensagem é simples e direta: depois de lançado, ninguém controla o destino de um balão. Levado pelo vento, ele pode atingir residências, escolas, hospitais, áreas de vegetação, redes elétricas e até rotas de aeronaves, transformando uma aparente brincadeira em incêndios, acidentes e tragédias.

Os registros desse tipo de ocorrência têm aumentado nos últimos anos. Em 2024, foram registrados 425 avistamentos de balões próximos a aeroportos e a rotas aéreas. Em 2025, o número saltou para 728. Apenas nos cinco primeiros meses de 2026, já foram contabilizadas 206 ocorrências.

Na aviação, o risco é especialmente preocupante. Balões podem invadir áreas próximas aos aeroportos, cruzar trajetórias de pouso e decolagem e até interromper operações aeroportuárias. Também representam uma ameaça direta às aeronaves, com potencial para causar danos e exigir inspeções imediatas.

Além dos impactos para o transporte aéreo, a queda de balões pode provocar incêndios em áreas urbanas e ambientais, colocando comunidades inteiras em risco e causando prejuízos significativos.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a conscientização da população é fundamental para a segurança de todos. "A soltura de balões é uma brincadeira perigosa. É uma prática que coloca em risco passageiros, profissionais da aviação e comunidades inteiras. Queremos mobilizar a sociedade para prevenir acidentes", afirma.

O diretor-presidente da Anac, Tiago Faienstein, também destaca que a prevenção é a principal aliada da segurança. "A aviação opera com protocolos rigorosos, mas a presença de balões cria um risco externo capaz de afetar diretamente as operações. A participação da sociedade é indispensável para evitar acidentes e preservar vidas."

Prática criminosa

A soltura de balões é crime previsto na Lei de Crimes Ambientais (Lei nº 9.605/1998), com pena de detenção de um a três anos e multa. Dependendo das circunstâncias, os responsáveis também podem responder por crimes relacionados à segurança da aviação civil.

O diretor-executivo da ABR, Tiago Bonvini, reforça o alerta. "Não existe balão inofensivo quando se trata da segurança da aviação. Além de configurar crime previsto na legislação brasileira,



pode comprometer operações aeroportuárias, provocar atrasos, interdições e expor milhares de pessoas a riscos desnecessários. Um único balão é capaz de gerar impactos significativos para a segurança operacional. Por isso, a conscientização da população é fundamental para preservar a segurança dos voos, das cidades e das pessoas."

Divulgação - Aeroporto de Viracopos

Avistou um balão: denuncie

Em caso de flagrante de soltura de balões, a recomendação é acionar imediatamente os canais policiais, como o telefone 190 da Polícia Militar, os serviços de disque denúncia locais ou o Portal Único de Notificação.

Segundo o presidente da Abear, Juliano Noman, o combate a essa prática exige o engajamento de toda a sociedade. "A presença de balões em áreas próximas a aeroportos e rotas de aeronaves pode afetar as operações, causando atrasos, cancelamentos de voos e prejuízos aos passageiros. A segurança do transporte aéreo é um valor inegociável para as companhias, e todos os esforços devem ser feitos para inibir ocorrências desse tipo e garantir operações seguras."

A campanha reforça um alerta simples, mas essencial: quem solta um balão perde o controle sobre seu destino, mas os riscos permanecem. Preservar tradições nunca pode significar colocar vidas em perigo.

Balões X Balonismo

É importante diferenciar a prática ilegal da soltura de balões do balonismo, atividade turística e esportiva regulamentada no Brasil. Enquanto os balões juninos são lançados sem qualquer controle de trajetória e frequentemente utilizam chamas que podem provocar incêndios, os voos de balão tripulado seguem normas específicas de segurança, contam com planejamento prévio, pilotos capacitados e autorizações operacionais. A campanha tem como foco exclusivamente a soltura irregular de balões não tripulados, prática que representa riscos à aviação, ao meio ambiente e à população.

Assessorias de Comunicação

Ministério de Portos e Aeroportos (MPor)

Agência Nacional de Aviação Civil (Anac)

Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear)

Aeroportos do Brasil (ABR)

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

Data: 17/06/2026

CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ ABRE CAMINHO PARA REMOVER NAVIO PALLAS E AMPLIAR COMPETITIVIDADE DO COMPLEXO

Com R\$ 350 milhões em investimentos, projeto fortalece a infraestrutura portuária e prepara o terminal para a nova geração de navios



Além de garantir dragagens e previsibilidade operacional, concessão permitirá aprofundamento do calado e atracação dos maiores cargueiros em operação no mundo em Itajaí. Foto: Aescom/MPor

A concessão do canal de acesso do Porto de Itajaí vai marcar uma nova etapa de modernização do complexo portuário catarinense e viabilizar uma intervenção aguardada há décadas: a remoção dos destroços do navio Pallas, naufragado na foz do rio Itajaí-Açu em

1893. O projeto, estruturado pelo Ministério de Portos e Aeroportos e encaminhado à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), prevê investimentos de R\$ 350 milhões ao longo de 25 anos. A expectativa é que o leilão seja realizado no segundo semestre deste ano.



A iniciativa representa mais um passo na estratégia do Governo do Brasil para consolidar a retomada do Porto de Itajaí, recolocando o complexo entre os principais polos logísticos do país. Além de assegurar dragagens programadas e maior previsibilidade operacional, a concessão permitirá o aprofundamento do calado para até 16 metros, possibilitando a atracação de embarcações de até 400 metros de comprimento, entre os maiores cargueiros em operação no mundo.

“O Governo Federal tem uma atenção especial para o Porto de Itajaí porque o encontrou praticamente fechado, impactando a economia de Santa Catarina e do país. A concessão do canal é mais um passo para dar maior eficiência ao terminal”, destaca o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, reforçou que a concessão “dará previsibilidade à operação portuária com dragagens programadas e possibilita aprofundar o calado para até 16 metros, viabilizando a entrada de navios de 400 metros de comprimento, os maiores cargueiros do mundo.”

Além das obras de dragagem e reestruturação, o contrato prevê a retirada de interferências no canal de acesso, entre elas os destroços do Pallas e estruturas remanescentes de espigões, bem como a implantação do sistema Vessel Traffic Service (VTS), que ampliará a segurança da navegação. A remoção do Pallas é considerada uma das medidas mais importantes para a expansão do Porto de Itajaí. A intervenção permitirá a ampliação da bacia de evolução e abrirá caminho para a operação de navios da classe New Panamax, aumentando a eficiência e a competitividade do complexo.

No fim de maio, a Superintendência do Porto de Itajaí, a Univali e a Autoridade Portuária Federal assinaram convênio para a realização dos estudos técnicos necessários à retirada da embarcação. Para o superintendente do porto, Artur Antunes Pereira, a iniciativa integra uma agenda de projetos estratégicos iniciada com a retomada das operações sob gestão federal. “É um passo decisivo para qualificar o canal, ampliar a segurança da navegação e criar condições para receber navios de grande porte”, afirma.

Localizado próximo às BR-101 e BR-470, o complexo atende exportadores e importadores de 21 estados e do Distrito Federal e figura entre os principais corredores para cargas de alto valor agregado do país. Depois de encerrar 2025 com movimentação de 4,76 milhões de toneladas, o Porto de Itajaí manteve o ritmo de crescimento em 2026. Nos quatro primeiros meses do ano, foram movimentadas 1,67 milhão de toneladas, alta de quase 40% em relação ao mesmo período de 2025. Somente em abril, a movimentação alcançou 430,3 mil toneladas, crescimento de 57%.

Resgate histórico

Naufragado em 1893, na entrada do rio Itajaí-Açu, o Pallas permaneceu submerso por mais de um século e foi redescoberto em 2017 durante obras de dragagem e ampliação do porto. Embora não interfira nas operações atuais, o casco impede a expansão da bacia de evolução e limita a entrada de embarcações de maior porte.

A retirada dos destroços permitirá, futuramente, a adequação da Bacia de Evolução nº 2, que passará a contar com 530 metros de diâmetro, ampliando a segurança das manobras e elevando a produtividade e a competitividade do Complexo Portuário de Itajaí.

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

Data: 17/06/2026

Obra incluída no Novo PAC vai reorganizar o fluxo de veículos na capital goiana e fortalecer a logística do estado



Contorno Rodoviário de Goiânia terá 44 km para desviar caminhões do perímetro urbano e dar mais fluidez ao trânsito. - Foto: Jerônimo Gonzalez/MT

O ministro dos Transportes, George Santoro, anunciou nesta quarta-feira (17) o edital para contratação das obras do Contorno Rodoviário de Goiânia, na BR-153/GO. O empreendimento possui extensão de 44 quilômetros e está incluído no Novo PAC, com investimento previsto de R\$1,126 bilhão. O projeto integra o conjunto de intervenções voltadas à ampliação da capacidade logística e à reorganização do fluxo de

veículos de carga que passam pela cidade, eliminando conflitos de trânsito entre carros de passeio e caminhões no perímetro urbano do município.

"Esta é uma obra que revitaliza a mobilidade urbana de Goiânia e das cidades do entorno. É um projeto muito importante para a Região Metropolitana. A BR-153/GO possui um alto fluxo de caminhões e, com esse serviço, retiramos o tráfego de carga pesada do município. É uma iniciativa muito importante, que beneficiará todo o estado de Goiás, além do Brasil como um todo, que utiliza esse corredor logístico", destacou George Santoro.

A previsão é que o edital seja publicado na terceira semana de junho de 2026, no Diário Oficial da União (DOU). A BR-153, popularmente chamada de Transbrasiliana, é a principal ligação rodoviária entre o Centro-Oeste e o Norte e, em Goiânia, desempenha papel fundamental no escoamento da produção agrícola e de mercadorias, além de conectar Goiás ao restante do país.

O prefeito de Goiânia, Sandro Mabel, comemorou a iniciativa, que prevê o desvio do tráfego de longa distância que passa pela capital e a redução dos congestionamentos viários para os moradores.

"Essa obra é importantíssima para Goiânia, vai levar um crescimento grande para uma região que já é pujante. É um marco sensacional, que vai modernizar a rodovia, que além da cidade atende a vários municípios do estado. Hoje é um dia muito feliz para todos os goianos do país", disse Sandro Mabel.

Corredor estratégico

O novo traçado abrangerá o trecho entre o km 482 e o km 519 e beneficiará também os municípios de Senador Canedo, Aparecida de Goiânia e Hidrolândia. Entre os serviços previstos estão a construção de pontes e viadutos, que vão ampliar a segurança viária e a eficiência logística na região.

"Essa é mais uma vitória para os goianos, que já têm a malha rodoviária no melhor nível da história, com 90% das rodovias do estado consideradas ótimas ou boas", finalizou o ministro dos Transportes.

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

Data: 18/06/2026

RECORDE DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS É DESTAQUE DURANTE BIENAL DAS RODOVIAS

Carteira já soma R\$ 268,7 bilhões e deve chegar a R\$ 396 bilhões até o fim de 2026

O ministro dos Transportes, George Santoro, participou nesta quarta-feira (17) da abertura da Bienal das Rodovias, evento que reúne autoridades, especialistas, investidores e representantes do setor para discutir os desafios e as perspectivas das concessões rodoviárias no Brasil.

Santoro destacou os avanços promovidos pelo Ministério dos Transportes para ampliar a segurança jurídica dos projetos, modernizar os modelos de concessão e fortalecer o ambiente de investimentos em infraestrutura.



A Bienal das Rodovias reúne governo, iniciativa privada e especialistas para discutir o futuro da infraestrutura rodoviária brasileira. Foto: Michel Corvello/MT

"O Brasil tem se notabilizado por ter uma regulação moderna e eficaz. Evoluímos muito nos últimos anos com a Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, construindo uma agenda exitosa que dá mais segurança jurídica e previsibilidade aos projetos", afirmou.

O presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Marco Aurélio Barcelos, ressaltou a relevância do diálogo entre o setor público e a iniciativa privada para o desenvolvimento da infraestrutura nacional.

"Precisamos de agências reguladoras fortes. O mercado reage às políticas de Estado e os números do investimento privado têm acompanhado uma crescente constante. Em 2025, tivemos recordes de mobilização de recursos nas rodovias concedidas, chegando a R\$ 29 bilhões, e 2026 será o ano em que atravessaremos a marca de R\$ 30 bilhões em investimentos", disse.

Modernização do setor

Nos últimos anos, o Ministério dos Transportes promoveu mudanças para tornar os projetos de concessão mais modernos, transparentes e atrativos para investidores. Um dos principais marcos desse processo foi o lançamento da Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, instituída em 2023 pela Portaria nº 995/2023, que estabeleceu diretrizes para padronizar os contratos, ampliar a previsibilidade regulatória, fortalecer a segurança jurídica dos projetos e incorporar mecanismos voltados à sustentabilidade contratual, ambiental e social.

"O grande diferencial deste ciclo foi a atuação do Ministério dos Transportes como articulador das políticas públicas para o setor rodoviário. A pasta passou a coordenar de forma mais integrada os diversos atores e instrumentos envolvidos nas concessões, promovendo maior alinhamento entre planejamento, regulação e execução dos projetos e ampliando a confiança dos investidores", ressaltou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, que também participou do evento.

Entre as inovações previstas estão critérios padronizados para a modelagem dos contratos e mecanismos de compartilhamento de riscos. As medidas também incentivam a infraestrutura resiliente e a transição energética. O pacote amplia ainda o uso de tecnologias, como sistemas de pedágio eletrônico de livre passagem, ferramentas digitais de monitoramento e soluções inteligentes para a operação rodoviária.

Ciclo histórico de concessões

A modernização do ambiente regulatório ajudou a impulsionar um dos maiores ciclos de concessões rodoviárias da história do país. Entre 2022 e 2025, o Ministério dos Transportes realizou 22 leilões de rodovias federais. Em 2026, outros dois projetos já foram concedidos.

Os 24 contratos firmados até o momento abrangem 11.815 quilômetros de rodovias e somam mais de R\$ 268,7 bilhões em investimentos privados. Os recursos serão destinados à ampliação da capacidade logística, à melhoria da segurança viária e ao aumento da qualidade da infraestrutura de transportes.

"A carteira de projetos é muito robusta. Em 24 leilões, tivemos 18 novos players que ganharam concessões, o que demonstra que geramos competição, novas possibilidades e a entrada do setor financeiro de forma bastante impactante", finalizou Santoro.

A expectativa é que, até o fim de 2026, a atual gestão alcance a marca de 35 concessões rodoviárias. Os projetos previstos representam cerca de R\$ 396 bilhões em investimentos, reforçando o papel das parcerias com a iniciativa privada no fortalecimento da malha federal e na ampliação da competitividade da economia brasileira.

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

Data: 18/06/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – CONCESSÕES SEM REGULAÇÃO SÃO APENAS CONTRATOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O atual ciclo de concessões rodoviárias no Brasil tem credenciais que justificam o otimismo expresso na abertura da Bienal das Rodovias, em Brasília, nessa quarta-feira, dia 17. Vinte e quatro contratos firmados desde 2022, 11.815 quilômetros de rodovias federais sob gestão privada, R\$ 268,7 bilhões em investimentos comprometidos e 18 novos entrantes no setor, dados que, em conjunto, descrevem um mercado que amadureceu em diversidade de competidores e em volume de capital comprometido. Se o Governo alcançar a meta de 35 concessões até o fim do ano, com investimentos projetados próximos a R\$ 400 bilhões, o País terá construído, em menos de uma gestão, a carteira de concessões rodoviárias mais expressiva de sua história. Isso não é pouco.

O que explica esse desempenho vai além do volume de leilões. A Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, instituída em 2023, introduziu critérios padronizados de modelagem contratual, mecanismos de compartilhamento de riscos entre poder concedente e concessionário e incentivos à resiliência da infraestrutura e à transição energética. A padronização, em especial, tem efeito direto sobre o custo do capital: investidores que operam em múltiplas concessões valorizam a previsibilidade dos contratos tão quanto o retorno esperado dos projetos. Quando as regras mudam de licitação para licitação, como ocorreu em ciclos anteriores, o prêmio de risco exigido sobe e o investimento, conseqüentemente, fica mais caro para o usuário que paga pedágio. A convergência para modelos padronizados é, portanto, ganho concreto e mensurável.

A entrada de 18 novos players em 24 leilões merece leitura cuidadosa. Em mercados de infraestrutura, a concentração excessiva nos mesmos grupos é um risco regulatório real, não apenas porque reduz a competição nos leilões e eleva o preço das outorgas para o Estado, mas porque cria dependência sistêmica de um número limitado de operadores capazes de assumir grandes contratos. A diversificação observada neste ciclo indica que o mercado percebeu as concessões rodoviárias brasileiras como ativo atraente e acessível a competidores que antes não participavam. Manter esse ambiente competitivo nos próximos leilões, inclusive nos trechos de menor densidade de tráfego, onde as margens são mais estreitas, é parte da agenda regulatória que não pode ser negligenciada.

É exatamente aqui que o argumento do presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Marco Aurélio Barcelos, precisa ser ouvido com a seriedade que merece: “precisamos de agências reguladoras fortes.” A afirmação soa óbvia, mas sua implicação prática é direta e incômoda, porque as agências brasileiras que fiscalizam concessões de infraestrutura operam, como o BE News já documentou, com orçamentos sistematicamente corroídos. O conjunto das agências reguladoras perdeu mais de R\$ 3,5 bilhões em termos reais entre 2015 e 2025, com novo corte de 18% aplicado em 2026. Uma agência que não tem servidores suficientes para monitorar o cumprimento dos cronogramas de obras, auditar os investimentos declarados pelas concessionárias ou responder com agilidade a pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro não é um regulador efetivo, é um carimbo institucional sobre contratos que o mercado sabe que não serão cobrados com rigor.

O BE News entende que há uma contradição que o Governo Federal precisa resolver. Não é possível celebrar o ciclo de concessões mais robusto da história do País e, simultaneamente, cortar o orçamento das agências que garantem que esses contratos sejam cumpridos. Os R\$ 396 bilhões em investimentos projetados até o fim de 2026 dependem, para se realizar, de que as concessionárias confiem que o regulador tem capacidade de arbitrar disputas, processar pedidos de reequilíbrio e punir descumprimentos contratuais com celeridade e embasamento técnico. Um regulador enfraquecido não protege apenas o usuário, protege também o investidor, que precisa de certeza de que as regras do contrato serão aplicadas a todos os participantes do mercado, inclusive aos seus concorrentes.

O recorde de R\$ 29 bilhões mobilizados nas rodovias concedidas em 2025, com projeção de superar R\$ 30 bilhões em 2026, é consequência direta de anos de construção de credibilidade regulatória. Essa credibilidade não é um ativo natural do ambiente institucional brasileiro. Ela foi conquistada e pode ser perdida. Cada corte orçamentário que compromete a capacidade de fiscalização, cada “apagão de caneta” que paralisa um pedido legítimo de reequilíbrio, cada decisão técnica postergada por falta de quadros habilitados corrói silenciosamente a confiança que o mercado depositou no modelo. O investimento privado em infraestrutura é sensível a sinais de longo prazo. E o sinal que o Governo envia ao cortar agências reguladoras enquanto anuncia novos leilões é, no mínimo, contraditório.

Concessões bem desenhadas, com contratos padronizados e carteira diversificada de investidores, são condições necessárias para expandir a infraestrutura rodoviária brasileira. Mas isso não é suficiente. A outra metade da equação, a que garante que os investimentos prometidos em contrato se transformem em quilômetros duplicados, pontes recuperadas e índices de acidentalidade reduzidos, é uma agência reguladora com orçamento, pessoal e independência à altura da tarefa. Sem ela, o contrato mais bem redigido do mundo é apenas papel.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

INSIGHT – PLANEJAMENTO - PEÇAS SE MOVEM NO TABULEIRO DA OIT-169. FINALMENTE!



FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Conselheiro do Fórum Brasil Export. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo do Ministério dos Transportes
opinio@portalbenews.com.br

Se a necessidade de regulamentação da OIT-169 foi se tornando patente, os explícitos reconhecimentos de tal necessidade, recentemente pelo Ibama e pelo (onisciente, onipresente e onipotente) TCU, tornam tal providência urgente, urgentíssima, visto que ela é um “condicionante incontornável para a infraestrutura brasileira”

Os problemas identificados resultam menos da convenção em si, e mais da forma como a interpretamos e a aplicamos no Brasil (ou buscamos aplicar!)

Antes o Ibama, tratando da BR-319, a deixar claro que a Convenção nº.169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT-169, no Despacho nº 26643061/26-CGLin/Dilic) carece de regulamentação. Há poucos dias foi o Tribunal de Contas da União (TCU) a reconhecer que, sem ela, as consultas livres, prévias e informadas (CLPIs) estão comprometidas.

Ambos foram além, lançando luzes sobre os próximos passos: o Ibama, contrariando entendimento dominante, explicitou que “... não compete ao órgão ambiental licenciador implementar a CLPI no âmbito dos processos de licenciamento ambiental”. Já o TCU recomendou ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) que “proponha à Casa Civil a regulamentação da OIT-169 no que se refere a projetos hidroviários, para ... estabelecer parâmetros claros e objetivos para a realização da CLPI”: foi pontual certamente porque o objeto em julgamento era uma auditoria operacional sobre o setor hidroviário. Mas, claro, a regulamentação é uma lacuna que abrange todas as demais infraestruturas.



A consciência da necessidade de regulamentação, todavia, é mais antiga: talvez a ficha tenha começado a cair quando o Ministério Público Federal (MPF) “recomendou” à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a anulação de três audiências públicas da Ferrogrão há nove anos, com fundamento no art. 6º da OIT-169: deu-lhe prazo para adoção de providências, fez advertências e, até, brandiu ameaças de responsabilização por “improbidade administrativa” (Recomendação nº 12 do MPF – 7/NOV/17).

Na ausência de iniciativa do Executivo ou do Parlamento, até houve tentativas, como a da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport), que, com apoio de consultoria especializada, elaborou proposta técnica (PT) visando atender exigências para renovações de contratos de arrendamento/autorizações de suas associadas (Cianport, Cargill, HSBA, Unitapajós e RTL), atendendo o termo de referência (TR) emitido pela Funai em 15/OUT/19. Entretanto a entidade/empresas segue aguardando definição do órgão para realização das CLPIs desde 11/ABR/22, quando foi nele protocolado. Provisoriamente seguem operando com base no art. 14 da LCP nº 140/11.

Enquanto decisões concretas não são tomadas, a vida real segue seu curso e vai produzindo efeitos, como pode ser observado no painel específico sobre o tema durante o recente XI Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport), da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop):

– Infraestruturas afetadas: derrocamento do Pedral do Lourenço; trecho do meio da BR-319; projetos de dragagem; Ferrogrão; concessões hidroviárias; Porto de São Sebastião (SP); terminal de gás de Barcarena; p.ex. Mas, também, equipamentos implantados há anos, como o terminal arrendado do Porto de Santarém (PA) e a estrada de ferro Carajás; e 17 de um rol de 20 grandes obras infraestruturais (arrolados em artigo de Maurício Portugal).

– Explorações ilegais de indígenas e povos tradicionais: quem não está a par basta ler o mais recente Informe Especial do “Fórum Brasileiro de Segurança Pública” sobre a Amazônia, divulgado em NOV/25; assim como vários recortes dele em matérias, até na imprensa internacional (Washington Post, p.ex). Poderá tomar conhecimento do (acelerado) avanço das explorações irregulares de áreas indígenas na Amazônia (no Pará, em particular) e/ou avanço das facções, especialmente nas regiões ribeirinhas, que, certamente, não foram consultadas por meio de CLPIs.

– Interpretações vicejam: no vácuo normativo oficial, interpretações vão sendo feitas e doutrinas vão se consolidando. Possivelmente há textos anteriores, mas a estrutura, citações e, mesmo, trechos inteiros da Recomendação nº 12 do MPF, de 7/NOV/17, mencionada, são reconhecidos em diversas outras peças jurídicas, relatórios, artigos e textos acadêmicos. Muitos visivelmente não alinhados às orientações da própria OIT.

Próximos passos

Para quem não está tão afeito ao tema, vale lembrar que que a OIT-169 é uma “Indigenous and Tribal Peoples Convention”, aprovada em 1989, atualmente ratificada por (apenas) 24 dos 193 países-membros da Organização das Nações Unidas (ONU), sendo 15 latino-americanos. Os países signatários/ratificantes têm a possibilidade de denunciá-la (art. 39), mas apenas de dez em dez anos. No Brasil, houve uma iniciativa legislativa para tanto, na última “janela”, mas que acabou sendo arquivada por perda de prazo/objeto (Projeto de Lei 177/21).

Também que, à luz do Recurso Extraordinário (RE) 466.343/SP, julgado em 2008 pelo Supremo Tribunal Federal, a OIT-169 tem “status supralegal”, por ser um “tratado internacional de direitos humanos”. No caso, salvo melhor juízo (SMJ), mais laboral que ambiental, à luz das orientações da OIT.

Se a necessidade de regulamentação da OIT-169 foi se tornando patente, os explícitos reconhecimentos de tal necessidade, recentemente pelo Ibama e pelo (onisciente, onipresente e onipotente) TCU, tornam tal providência urgente, urgentíssima, visto que ela é um “condicionante incontornável para a infraestrutura brasileira”: seja para alinhamento entre órgãos de Governo (p.ex:



Ibama e Funai) e avanços em direção a uma governança mais clara e previsível, seja para sintonizar o modus operandi brasileiro na sua aplicação aos objetivos e “melhores práticas” da Convenção.

Um exemplo é o papel das CLPIs: aparentemente domina a ideia de que manifestação contrária de uma comunidade indígena, consultada, impede a implantação de um projeto. Ou seja, na prática, é como se ela tivesse poder de veto quanto ao implantá-lo. SMJ, essa não é a orientação da OIT (ILO, em inglês), quando se examinam os nove documentos complementares disponíveis na sua “toolbox”.

Já no primeiro, “Understanding the Indigenous and Tribal Peoples Convention”, a orientação é clara (pgs. 13-16; p.ex): “... as consultas devem ser realizadas de boa-fé e com o objetivo de obter acordo ou consentimento. Nesse sentido, a Convenção nº 169 não confere aos povos indígenas o direito de veto, pois a obtenção do acordo ou consentimento é o propósito do envolvimento no processo de consulta, e não um requisito independente”; orientação que, com variações de texto, é também encontrada nos demais documentos complementares.

Interessante observar que o termo “acordo”, explicitado como o objetivo-mor da convenção, aparece 20 vezes ao longo das 57 páginas do documento!

Mas há outros temas nebulosos, subjetivos, que têm ensejado interpretações controversas na aplicação da OIT-169 no Brasil. Também há disfuncionalidades que foram se consolidando. Assim, nessa tal regulamentação, alguns pontos deveriam ser explicitamente tratados: a) Processo: a CLPI é parte do processo (trifásico) de licenciamento ambiental, ou deve precedê-lo? b) Consultados: Apenas os povos indígenas? Só os que vivem nas reservas (52%) ou também os urbanos (48%)? Outros povos tradicionais (beiradeiros, ribeirinhos, agroextrativistas, quilombolas) devem ser consultados? c) Habilitação: Será exigida comprovação da condição de “povos tradicionais”? E de vinculação (permanente) ao território? Como? d) Além dos 10 km, usuais, o que objetivamente deve ser considerado? E como? (No recente TR para a Ferrogrão (FG), emitido pela Funai, há aldeias até 164 km distante do eixo da ferrovia; o que não parece razoável); e) Impactos cumulativos deverão ser analisados no âmbito das CLPIs? Dos licenciamentos ambientais? Ou nas “Avaliações Ambientais Estratégicas – AAE”? f) Que participação é “aceitável” de entes públicos nas CLPI? E de ONGs? E de entidades internacionais/multilaterais? g) A quem cabe, no Governo, recepcionar e adotar (ou não) as manifestações oriundas das CLPIs? Quem é seu titular?

Na Colômbia, p.ex, há um órgão especializado para condução das CLPIs, segundo informou o representante da OIT no painel da Fenop. Ele já conduziu algo como 12.000 CLPIs, e procura dar tratamento “equilibrado” ao tema, ponderando os diversos ângulos da questão.

A regulamentação, todavia, não é tudo. Deve ser vista, apenas, como um primeiro passo. Seria desejável avançar-se também na forma de planejar, projetar, modelar ... empreendimentos infraestruturais. Principalmente os greenfield (como a Ferrogrão).

Aliás, o fato de (ainda) estarmos discutindo tal pendência, a necessidade de regulamentação, pode até ser visto como um indicador do quanto o Brasil está aquém do que vem sendo praticado em outros países. Há inúmeras experiências mundo afora que poderiam ser tomados como benchmarking. Destaquem-se, p.ex, Austrália, USA e, principalmente, Canadá.

Esses três países são exemplos inspiradores por, pelo menos, três motivos: a) Todos foram colonizados como o Brasil: colonização não tão antiga; b) De um passado de tensões e conflitivo na relação com os povos indígenas, aborígenes, tradicionais (Hollywood que o diga!), hoje estão entre aqueles com melhores práticas. Ou seja, demonstram que, sim, é possível mudar; redefinir rumos! c) Nenhum deles é signatário/ratificante da OIT-169. Isso demonstra que a convenção não é o único instrumento para tratamento de tais questões.

Todos têm detalhados manuais (“guidelines”; até mais de um: p.ex. Australia, USA, Canada) orientativos de como tratar a questão. Também inúmeros projetos infraestruturais com a participação dos povos tradicionais, nos quais é possível observar: a) Desenvolvimento humano (educação e saúde; p.ex); b) Serviços públicos (acessos, energia, comunicação, p.ex); c) Cotas de empregos (nas

obras) e implantação de empreendimentos conexos/associados (geradores de empregos, renda e tributos); d) Royalties (fundos); e) Preservação e restauração de sítios históricos específicos, com significado cultural e religioso.

No Canadá, chamam atenção: a) O número e a dispersão de projetos que cruzam terras indígenas; b) O novo projeto de suprimento de energia para New York, feito em parceria (e sociedade) com “First Nations” canadenses; c) A realização periódica do “Canadian Indigenous Investment Summit”; este ano realizado em 8/ABR na Bolsa de Valores de Londres, para apresentar uma carteira de projetos de 90 bilhões de libras esterlinas!

Além dos números envolvidos, declarações de três dos líderes indígenas participantes são reveladoras: “Queríamos estar na vanguarda, apoiando essa nova tecnologia desde o início”. “Trabalhar com parceiros indígenas não é uma estratégia social – é uma decisão de negócios”. “Nosso povo sente muito orgulho em dizer que, agora, temos participação e voz ativa”.

Em síntese:

Tendo como premissas que: a) O Brasil é signatário e ratificante da OIT-169: ela está em vigor e deve ser cumprida; b) Os problemas identificados resultam menos da convenção em si, e mais da forma como a interpretamos e a aplicamos no Brasil (ou buscamos aplicar!); c) A OIT-169 é um meio: o fim é a compatibilização da implantação de infraestruturas com “tratamento-cidadão” também aos povos indígenas e tradicionais (isonomia; equidade).

Para o destravamento de um grupo significativo de infraestruturas, valem ser consideradas como subsídios. P.ex: 1) Regulamentar, com urgência, a aplicação da OIT-169 no Brasil: as orientações da OIT/ILO são um bom ponto de partida; 2) Adotar, como pauta mínima, os oito temas nebulosos identificados; 3) Além de algo como “disposições gerais e permanentes” (decreto ou PL), também “disposições transitórias” (urgente-urgentíssimo) para tratamento das renovações pendentes no aguardo das CLPIs: a Portaria Interministerial nº 60/15 pode/deve ser a referência; 4) Designar (ou criar) instância com visão tridimensional para conduzir as CLPIs: trabalho + meio ambiente + infraestrutura. Ou: econômico + ambiental + social (“Relatório Brundtland” – Rio/92); 5) Realizar missão “plural” (governos + empresários + indígenas + tradicionais) a um benchmarking internacional: Canadá, preferencialmente.

É para ontem!

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

POLÍTICA - MINISTÉRIOS SE UNEM CONTRA VIOLAÇÕES DE BETS

Cooperação institucional entre Fazenda e Justiça busca desenvolver iniciativas relativas aos direitos dos usuários

Do Estadão Conteúdo



O Ministério da Fazenda vai elaborar estudos e orientações sobre publicidade e design não manipulativo em plataformas de apostas

Os ministérios da Justiça e Segurança Pública (MJSP) e da Fazenda firmaram uma parceria para combater violações de casas de apostas e apertar o cerco na regulamentação do mercado.

Um dos focos do acordo de cooperação técnica será o design manipulativo - isto é, interface e recursos que enganam o usuário e o induzem a tomar decisões que beneficiam a empresa - dos aplicativos de bets.



A Secretaria de Prêmios e Apostas (SPA), vinculada à Fazenda, vai elaborar estudos e orientações sobre publicidade e design não manipulativo em plataformas de apostas de quota fixa e classificar os riscos de vício nos jogos online oferecidos por essas empresas.

Já a Secretaria Nacional de Direitos Digitais (Sedigi), do MJSP, vai mapear e analisar os padrões de design manipulativo em aplicativos e desenvolver referências positivas para as plataformas, além de capacitar os servidores da SPA sobre direitos digitais e identificação de design manipulativo.

O acordo estabelece um canal de comunicação e cooperação institucional para desenvolver iniciativas relativas aos direitos dos usuários no ambiente dessas apostas, segundo o secretário de Direitos Digitais, Victor Oliveira Fernandes.

Ele diz que o objetivo é fortalecer ações voltadas à proteção dos usuários, à prevenção dos riscos no ambiente digital, ao intercâmbio de informações e ao aperfeiçoamento de políticas públicas e atividades regulatórias.

O entendimento dentro do governo Lula é que os novos hábitos do País em relação aos aplicativos de apostas exigem o enfrentamento por parte de autoridades de diferentes campos.

“Os aplicativos de jogos e apostas operam em larga escala, usam mecanismos sofisticados de personalização e são capazes de adaptar os conteúdos, ofertas e estímulos a perfis específicos de usuários. Neste sentido, questões relacionadas à proteção do consumidor, como saúde mental, superendividamento e, principalmente, proteção de dados pessoais tornam-se cada vez mais relevantes”, afirma Fernandes.

Queixas

Quase metade dos 13,6 mil registros de queixas no site consumidor.gov com plataformas de apostas esportivas (chamadas popularmente de “bets”), feitas entre janeiro de 2025 e maio de 2026, é de jovens entre 21 e 30 anos (47,54%), segundo dados do governo federal. Em seguida está a faixa dos 31 aos 40 anos (32,21%) e dos 41 aos 50 anos (10,58%).

O número de reclamações dos usuários disparou no último ano. Em 2025, o site do governo registrou 6.112 queixas entre janeiro e dezembro. Neste ano, em menos de seis meses, o número de registros já superou o ano passado inteiro: 7.548 entre janeiro e o começo de junho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - NOVAS CONCESSÕES FEDERAIS DE RODOVIAS PASSAM A ADOTAR PEDÁGIO 100% ELETRÔNICO

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

Modelo Free Flow será adotado integralmente em novos contratos da ANTT, incluindo projetos na Bahia, Rio Grande do Sul e Santa Catarina

O AVANÇO DO FREE FLOW

Os novos contratos de concessão rodoviária federal em estruturação já preveem operação integral por pedágio eletrônico sem barreiras físicas — o denominado sistema Free Flow —, sem praças de cobrança convencionais. A informação foi destacada pelo gerente de Estudos e Projetos de Rodovias da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Stephane Quebaud, durante painel na Bienal das Rodovias 2026, realizada nessa quarta-feira, dia 17, em Brasília.

“VEIO PARA FICAR”

Entre os projetos que já nascem 100% Free Flow estão a Rota 2 de Julho, na Bahia, a Rota Portuária do Sul, no Rio Grande do Sul, e os novos lotes rodoviários de Santa Catarina. Desde 2025, os contratos federais assinados passaram a prever estudos para migração integral ao modelo, e a agência criou mecanismos para substituição gradual de praças físicas por pórticos eletrônicos em

contratos existentes. “Não se trata mais de uma tendência ou de uma agenda de curto prazo. O modelo veio para ficar e será predominante na próxima geração de concessões rodoviárias”, afirmou Quebaud.

EXPLICANDO AS REGRAS

O principal desafio para a implantação do Free Flow não é tecnológico nem regulatório: é de comunicação com o usuário. A necessidade de ampliar a informação sobre formas de pagamento, prazos e consequências da inadimplência foi identificada como o maior obstáculo atual à consolidação do sistema, durante os debates na Bienal das Rodovias.

INVESTIMENTO EM CAMBORIÚ

Um grupo de investidores liderado pela VexCapital entregou ao prefeito de Camboriú (SC), Leonel Pavan, nessa quarta-feira, dia 17, um memorando de intenções para a implantação do AeroPark Camboriú. O empreendimento prevê aeroporto executivo, hangares, parque tecnológico, condomínios aeronáuticos e uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em área de 2,2 milhões de metros quadrados na região do Braço. O investimento estimado é de R\$ 1 bilhão.

INÍCIO DA CAMINHADA

O memorando de intenções marca o início dos procedimentos administrativos e estudos de viabilidade. A implantação depende de estudos técnicos, adequações legais e aprovações dos órgãos competentes, incluindo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), responsável pela autorização de aeroportos no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

POLÍTICA - ELEIÇÕES: FLÁVIO MUDA POSTURA E AGORA DEFENDE BOLSA FAMÍLIA

Crítico voraz do programa por anos, pré-candidato à presidência elogiou o benefício esta semana e criticou o preconceito contra os beneficiários

Do Estadão Conteúdo



Em evento nesta semana, Flávio Bolsonaro falou em ampliar Bolsa Família, postura bem diferente de anos anteriores em que chamou o programa de “bolsa-farelo”

Ao elogiar o Bolsa Família e defender a manutenção do benefício para quem ingressa no mercado de trabalho formal ou abre o próprio negócio, o senador e pré-candidato à Presidência da República Flávio Bolsonaro (PL-RJ) adotou um discurso diferente daquele que sustentava no passado.

Levantamento da AP Exata Inteligência a partir de publicações do parlamentar no X (antigo Twitter) mostra que, após a chegada do pai, Jair Bolsonaro (PL), à

Presidência, em 2019, o hoje postulante ao Planalto, foi mudando sua opinião sobre o programa que chegou a chamar de “bolsa-farelo”.

Procurado, Flávio Bolsonaro negou que tenha mudado de posição. Na última segunda-feira, 15, durante evento promovido pela revista Veja, em São Paulo, Flávio classificou o Bolsa Família como um “direito adquirido do povo brasileiro” e criticou o preconceito contra os beneficiários.

“Muita gente tem um preconceito com relação a quem está na Bolsa Família, como se não quisesse trabalhar. É um erro isso. Quase 70% das pessoas que recebem o Bolsa Família trabalham

informalmente. E não vão para a formalidade por quê? Porque têm medo de perder o benefício”, afirmou.

O senador prometeu que, se eleito presidente, garantirá que os beneficiários mantenham por mais tempo o auxílio após conseguirem emprego com carteira assinada ou abrirem uma empresa.

“A gente tem que entender que tem uma memória afetiva até. O Bolsa Família é estabilidade para quem já passou fome. A pessoa pensa o seguinte: “se eu arrumar um trabalho de carteira assinada e perder o Bolsa Família, e se eu perder o meu trabalho, como é que eu vou ficar?”, disse. “Vou reafirmar que mais uma vez, garantir a elas que o benefício vai ser mantido, que nós vamos potencializar essa garantia a elas, para estimular que as pessoas possam ter um emprego formal.”

As falas contrastam com manifestações feitas por Flávio nas redes sociais antes de o bolsonarismo chegar ao Palácio do Planalto.

Em uma publicação de junho de 2013, o senador afirmou que o PT “perpetua a pobreza com o bolsa-farelo, mantendo as pessoas nessa dependência para não perder seus votos”.

No mesmo ano, fazendo uma referência à comissão responsável por investigar violações de direitos humanos durante a ditadura militar, escreveu: “#ComissãoDaVerdadeDescobre que dinheiro cai do céu e ninguém precisa trabalhar dobrado para manter quem vive de bolsa família”.

Flávio, que no evento da última segunda-feira fez questão de lembrar que o governo do seu pai aumentou o valor do Bolsa Família, no passado criticou o PT por costurar um acordo com a oposição para aprovar um reajuste do auxílio. “Financiamento público de campanha do PT”, escreveu, em publicação de 2011.

Em nota, Flávio afirmou que não existe mudança de posição. “O Bolsa Família é um direito conquistado pelo povo brasileiro e foi o governo do Bolsonaro que triplicou o valor pago às famílias. Diferente do PT, que utiliza o benefício de forma clientelista, nós defendemos um caminho para a mobilidade social.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

POLÍTICA - SENADOR TEM REJEIÇÃO ENTRE OS BENEFICIÁRIOS

Do Estadão Conteúdo

Pesquisa BTG/Nexus divulgada nesta terça-feira, 16, aponta que Lula amplia sua vantagem sobre Flávio no segundo turno quando o recorte são eleitores que recebem Bolsa Família.

No eleitorado geral, Lula vence por 49% a 43%. Já entre os beneficiários do programa social, o petista vai a 67% e o filho do ex-presidente Jair Bolsonaro recua para 27%.

A pesquisa entrevistou 2.017 eleitores entre os dias 12 e 14 de junho. A margem de erro é de 2 pontos percentuais e o intervalo de confiança de 95%. O levantamento foi registrado na Justiça Eleitoral sob o protocolo BR06645/2026.

“Ao defender o Bolsa Família, Flávio agrega outros eleitores. Apesar de ter sido crítico no passado, o próprio governo do pai alterou o posicionamento do bolsonarismo em relação ao programa. E, enquanto estavam no poder, eles não acabaram com a política pública e deram o auxílio emergencial na pandemia, o que deu um boom positivo de popularidade para o Bolsonaro”, diz Sergio Denicoli, CEO da AP Exata e cientista de dados.

Segundo ele, a declaração de Flávio sobre o Bolsa Família vem na esteira de outras falas recentes do senador que buscam amenizar sua imagem após a crise envolvendo o Banco Master e a produção do filme Dark Horse.

Os dados da consultoria mostram uma tímida recuperação. Flávio conseguiu aumentar o volume de menções positivas nas redes, mas segue ainda como mais criticado no ambiente digital entre todos os pré-candidatos. O índice de confiança do senador, que mede a sua credibilidade junto ao eleitorado, segue baixo: 12,44% na medição desta terça-feira, 16. Em janeiro, o índice chegou a 19,4%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

POLÍTICA - LULA REBATE TRUMP E PEDE: “NÃO SE META NAS ELEIÇÕES DO BRASIL”

Presidente diz que o americano pode continuar gostando da família Bolsonaro, mas reage à declaração de que o país é “perigoso politicamente”

Do Estadão Conteúdo



Lula disse, em tom de brincadeira, que vai levar uma urna eletrônica para mostrar a Trump como funciona

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, “conhece pouco o Brasil” e que os Estados Unidos “poderiam aprender com o Brasil” sobre como ter “eleições mais tranquilas, mais leves e menos conturbadas”. Lula foi enfático ao cobrar que Trump “não se meta nas eleições do Brasil” e respeite a soberania brasileira.

“Ele conhece pouco o Brasil. Se ele conhece o Brasil pela relação que ele tem com a família Bolsonaro, ele desconhece o Brasil. O

Bolsonaro já está preso”, afirmou.

“Não tem país do mundo e os EUA poderiam aprender com o Brasil - com eleições mais tranquilas, mais leves e menos conturbadas. Não tem país do mundo que tenha sistema de urnas eletrônicas como o nosso, em que duas horas depois de terminar as eleições já sabemos quem são os eleitos. A gente não fica como no século passado, com voto no papel, uma lista com 500 nomes. Então, se tem alguém que tem que aprender com as eleições civilizadas no Brasil é meu amigo Trump”, declarou.

Lula ainda brincou, dizendo que na próxima vez em que se encontrar com o norte-americano vai “levar uma urna eletrônica para mostrar para ele como funciona”. O presidente brasileiro disse, ainda, que Trump “tem o direito de ter as preferências eleitorais e ideológicas dele”.

“Só espero que ele não fira o código de ética entre as nações que querem ser respeitadas na sua soberania. Só espero isso. Ele pode continuar gostando do Bolsonaro pai, filho, neto. Não tem nenhum problema, é problema dele, afinal de contas gosto não se discute. Mas não se meta nas eleições do Brasil, porque as eleições do Brasil são um problema do Brasil, como as eleições americanas são um problema deles, não meu. A única coisa que quero é o respeito pelo Brasil como eu tenho pelos Estados Unidos”, declarou.

Resposta

A declaração, dada em entrevista coletiva à imprensa antes de deixar Genebra, na Suíça, para retornar ao Brasil, foi uma resposta ao que disse o presidente norte-americano pouco antes. Trump afirmou que o Brasil é um “país duro politicamente” e “um pouco perigoso politicamente”.

“Tem sido feio, ouvi que eles prenderam alguém que está concorrendo à Presidência. Ouvi que prenderam o Bolsonaro Jr., ele estava indo bem nas pesquisas”, afirmou o norte-americano, em entrevista coletiva após o G7. Trump confundiu Eduardo Bolsonaro, ex-deputado federal condenado nesta terça-feira, 16, pelo Supremo Tribunal Federal, com seu irmão, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), este, sim, pré-candidato à Presidência.



O norte-americano completou: “eles jogam pesado, mas ninguém joga mais duro que os Estados Unidos”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

POLÍTICA - PRESIDENTE GRAVA VÍDEOS PARA ALIADOS

Do Estadão Conteúdo

Com a proximidade das convenções partidárias, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) começou a definir publicamente os palanques estaduais de sua base para as eleições de 2026. Nesta segunda-feira, 15, ele gravou vídeos de apoio a aliados de Estados nordestinos em que diferentes grupos políticos buscam seu endosso.

Lula deve intensificar a atuação como cabo eleitoral para consolidar a base a partir de 4 de julho, com o início do defeso eleitoral. No período, a publicidade institucional de atos, programas, obras, serviços e campanhas fica restrita.

Em Pernambuco, Lula endossou o ex-prefeito do Recife, João Campos (PSB), pré-candidato ao governo. A governadora Raquel Lyra (PSD), candidata à reeleição, também buscava respaldo do PT. Como mostrou a Coluna do Estadão, embora Campos tenha liderado pesquisas durante boa parte do período pré-eleitoral, levantamentos mais recentes apontam crescimento de Raquel.

Na Paraíba, o presidente se manifestou em favor da candidatura à reeleição do senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB). O parlamentar concorre contra Nabor Wanderley (Republicanos-PB), pai do presidente da Câmara dos Deputados Hugo Motta (Republicanos-PB). Motta reagiu dizendo que Veneziano estaria “queimando largada” e que a divulgação do vídeo sinalizaria “desespero” do senador.

Segundo o presidente nacional do PT, Edinho Silva, o gesto em apoio do senador não provocaria problemas com o presidente da Câmara e “não significa que ele não respeite o Nabor, que ele não terá uma relação de cordialidade com o Nabor, que ele não possa debater o futuro com o Nabor.”

Lula também já se manifestou pela candidatura do vice-governador do Maranhão, Felipe Camarão (PT), à chefia do Executivo estadual “Eu sei que você tem condições de ganhar essas eleições. Se depender do meu apoio, você será o governador do Maranhão em 2027”, diz o presidente em vídeo publicado no mês de maio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - MP DO TRANSPORTE DE CARGAS É APROVADA COM ANISTIA A MULTAS DE ATOS PÓS-ELEIÇÃO

Além de reforçar o piso do frete, texto perdoa sanções aplicadas a participantes de bloqueios e manifestações após as eleições de 2022

Do Estadão Conteúdo

UM DOS PONTOS INCLUÍDOS PELO RELATOR, DEPUTADO ZÉ TROVÃO (PL-SC), É A ANISTIA ÀS MULTAS APLICADAS A TRANSPORTADORES DE CARGAS, PESSOAS FÍSICAS E JURÍDICAS, E MOTORISTAS QUE TENHAM PARTICIPADO DAS MANIFESTAÇÕES, BLOQUEIOS OU ATOS SEMELHANTES OCORRIDOS APÓS AS ELEIÇÕES DE 2022

A Câmara dos Deputados aprovou a Medida Provisória 1.343/2026, que muda as regras do transporte rodoviário de cargas para reforçar o cumprimento do piso mínimo do frete. O texto foi aprovado na forma de um substitutivo da comissão mista e será encaminhado ao Senado, que precisa deliberar a matéria antes do prazo final da medida, em 16 de julho.



Um dos pontos incluídos pelo relator, deputado Zé Trovão (PL-SC), é a anistia às multas aplicadas a transportadores de cargas, pessoas físicas e jurídicas, e motoristas que tenham participado das manifestações, bloqueios ou atos semelhantes ocorridos após as eleições de 2022. A anistia abrange multas aplicadas por decisões judiciais ou administrativas e sanções civis e administrativas, inclusive quando o valor já estiver inscrito em dívida ativa.

A aprovação pela comissão mista — formada por senadores e deputados — ocorreu após suspensão de cerca de 30 minutos para negociações e com a retirada de dois dispositivos que geravam questionamentos de constitucionalidade e forte divergência entre os setores envolvidos. Um deles tratava do enquadramento da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) na economia solidária e da atuação de associações na gestão de cooperativas. O outro autorizava sindicatos, associações e cooperativas de transportadores autônomos a instalar pontos próprios de abastecimento e adquirir combustíveis diretamente de agentes da cadeia de distribuição. Representantes do setor de combustíveis defenderam a exclusão sob o argumento de que a medida poderia ampliar riscos relacionados ao controle de qualidade e à comercialização de combustíveis adulterados. Os caminhoneiros, por sua vez, argumentam que a compra direta ajudaria a reduzir custos operacionais.

Apesar da insatisfação com a retirada dos dois artigos, lideranças dos caminhoneiros afirmaram ter compreendido a necessidade do acordo para garantir a aprovação da MP antes do vencimento do prazo. Zé Trovão afirmou que aceitou a exclusão dos dispositivos para viabilizar a votação e disse que pretende discutir os temas em projetos específicos futuramente.

No debate em plenário, Zé Trovão defendeu o texto aprovado. “Estamos levando dignidade para aqueles homens que, aos 70 anos de vida, continuam na boleia do caminhão trabalhando dia após dia porque não conseguem se aposentar por ter um salário miserável”, disse o deputado, que é caminhoneiro de profissão. O líder da oposição, deputado Cabo Gilberto Silva (PL-PB), criticou as condições das rodovias federais em contraposição à quantidade de radares. “É uma dificuldade enorme para os caminhoneiros se locomoverem enquanto levam e trazem produtos, com a demora, com buracos. Agora multa e radar do Dnit não faltam, só pensam em arrecadação”, disse. O deputado Bohn Gass (PT-RS), vice-líder da federação PT-PCdoB-PV, destacou a iniciativa do Executivo. “O presidente Lula está preocupado para que os caminhoneiros tenham o piso e o seguro, e para que, se alguém descumprir a regra, tenha penalidade”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - O QUE MUDA COM A MP 1.343/2026

- Registro obrigatório de todas as operações de frete pelo Código Identificador da Operação de Transporte (Ciot), que bloqueia a emissão do código quando o valor contratado for inferior ao piso mínimo definido pela ANTT
- Piso salarial nacional de R\$ 5 mil mensais para motoristas empregados no transporte rodoviário de cargas de longa distância
- Adiantamento mínimo de 70% do valor do frete no momento da contratação, com pagamento do saldo em até três dias úteis após a entrega
- Ampliação das ações do Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional (Procargas), incluindo renovação de frota, pontos de parada e descanso, qualificação profissional e segurança viária
- Criação da Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas (PNPR-Cargas), com prioridade de acesso para transportadores autônomos e cooperativas
- Publicação semestral das planilhas e memórias de cálculo dos pisos mínimos de frete pela ANTT
- O Ciot passa a registrar também a forma e o prazo de pagamento do frete

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - BIENAL DAS RODOVIAS: SANTORO DESTACA CICLO RECORDE DE CONCESSÕES

Ministério dos Transportes contabiliza 24 leilões realizados desde 2022, com investimentos contratados de R\$ 268,7 bilhões

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Santoro destacou os avanços na segurança jurídica dos projetos, a modernização dos modelos de concessão e o fortalecimento do ambiente de investimentos em infraestrutura

“A CARTEIRA DE PROJETOS É MUITO ROBUSTA. EM 24 LEILÕES, TIVEMOS 18 NOVOS PLAYERS QUE GANHARAM CONCESSÕES, O QUE DEMONSTRA QUE GERAMOS COMPETIÇÃO, NOVAS POSSIBILIDADES E A ENTRADA DO SETOR FINANCEIRO DE FORMA BASTANTE IMPACTANTE”

GEORGE SANTORO
ministro dos Transportes

O ministro dos Transportes, George Santoro, participou nesta quarta-feira (17) da abertura da Bienal das Rodovias 2026, em Brasília, evento promovido pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) que reúne autoridades, especialistas, investidores e representantes do setor para discutir os desafios e as perspectivas das concessões rodoviárias no Brasil. Na abertura, o ministro destacou os avanços na segurança jurídica dos projetos, a modernização dos modelos de concessão e o fortalecimento do ambiente de investimentos em infraestrutura.

O ciclo mais recente de concessões é, na opinião do ministro, o mais robusto da história do país. Entre 2022 e 2025, o Ministério dos Transportes realizou 22 leilões de rodovias federais. Em 2026, outros dois projetos já foram concedidos. Os 24 contratos firmados até o momento abrangem 11.815 km de rodovias e somam mais de R\$ 268,7 bilhões em investimentos privados, destinados à ampliação da capacidade logística, à melhoria da segurança viária e ao aumento da qualidade da infraestrutura de transportes. A expectativa do governo é que, até o fim de 2026, a gestão atual alcance a marca de 35 concessões rodoviárias, com investimentos projetados em cerca de R\$ 396 bilhões.

“A carteira de projetos é muito robusta. Em 24 leilões, tivemos 18 novos players que ganharam concessões, o que demonstra que geramos competição, novas possibilidades e a entrada do setor financeiro de forma bastante impactante”, afirmou Santoro. O ministro também ressaltou os avanços regulatórios promovidos pela pasta. “O Brasil tem se notabilizado por ter uma regulação moderna e eficaz. Evoluímos muito nos últimos anos com a Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, construindo uma agenda exitosa que dá mais segurança jurídica e previsibilidade aos projetos”, disse.

O presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, reforçou a relevância do diálogo entre setor público e iniciativa privada. Para ele, os resultados recentes confirmam a solidez do modelo. “Precisamos de agências reguladoras fortes. O mercado reage às políticas de Estado e os números do investimento privado têm acompanhado uma crescente constante. Em 2025, tivemos recordes de mobilização de recursos nas rodovias concedidas, chegando a R\$ 29 bilhões, e 2026 será o ano em que atravessaremos a marca de R\$ 30 bilhões em investimentos”, disse.

Modernização do setor

Um dos pilares do atual ciclo de concessões é a Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, instituída em 2023 pela Portaria nº 995/2023, que estabeleceu diretrizes para padronizar contratos, ampliar a previsibilidade regulatória e incorporar mecanismos voltados à sustentabilidade contratual, ambiental e social. Entre as inovações previstas estão critérios padronizados para a modelagem dos contratos, mecanismos de compartilhamento de riscos e incentivos à infraestrutura resiliente e à transição energética. O pacote amplia ainda o uso de tecnologias como sistemas de pedágio eletrônico de livre passagem, ferramentas digitais de monitoramento e soluções inteligentes para a operação rodoviária.

A secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, que também participou do evento, destacou o papel do ministério como articulador das políticas públicas para o setor. “A pasta passou a coordenar de forma mais integrada os diversos atores e instrumentos envolvidos nas concessões, promovendo maior alinhamento entre planejamento, regulação e execução dos projetos e ampliando a confiança dos investidores”, ressaltou. Segundo ela, o grande diferencial deste ciclo foi justamente essa atuação coordenada, que aproximou planejamento, regulação e execução.

A Bienal das Rodovias 2026 segue nesta quinta- -feira (18) com agenda voltada a soluções e resultados para o setor, reunindo representantes do poder público, concessionárias, especialistas e empresas para discutir como tecnologia, inovação regulatória e segurança jurídica podem acelerar investimentos e melhorar a experiência dos usuários das rodovias brasileiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - COALIZÃO REÚNE SETOR EM TORNO DA META DE REDUZIR MORTES NAS ESTRADAS

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O diretor-geral da ANTT, Guilherme Theo Sampaio, participou do painel de lançamento da Coalizão pela Segurança Viária dentro da programação da Bienal das Rodovias 2026

A abertura da Bienal das Rodovias 2026 também formalizou o lançamento da

Coalizão pela Segurança Viária, iniciativa que reúne concessionárias, órgãos públicos, entidades representativas e empresas privadas em torno do compromisso de reduzir mortes e sinistros graves nas rodovias brasileiras. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) participou do painel de lançamento, representada pelo diretor-geral Guilherme Theo Sampaio.

A coalizão amplia o escopo do Pacto pela Segurança Viária, criado em 2023 pela ABCR, e incorpora novos parceiros e metas estruturadas. O principal objetivo é reduzir em 50% as mortes nas rodovias concedidas nos próximos dez anos, alinhado aos princípios da Visão Zero — abordagem internacional que parte do princípio de que nenhuma morte no trânsito é aceitável. A iniciativa surge diante de um cenário preocupante: mais de 30 mil pessoas morrem todos os anos no trânsito brasileiro, sendo mais de 35% das vítimas motociclistas.

A nova estrutura prevê governança permanente, metas mensuráveis, acompanhamento de indicadores e integração entre concessionárias, entidades representativas dos usuários, órgãos públicos e empresas privadas. O objetivo é fortalecer ações educativas, compartilhar boas práticas e desenvolver soluções capazes de reduzir acidentes e salvar vidas nas rodovias brasileiras.

Antes do painel, durante a abertura do evento, Sampaio destacou o momento vivido pelo setor. “Temos construído projetos de Estado, de longo prazo, que estão entregando resultados para o país. A agência tem a satisfação de contribuir para que os investimentos previstos se transformem em obras, serviços e melhorias para os usuários”, afirmou. O diretor-geral também ressaltou que os avanços vão além da infraestrutura física. “Não estamos falando apenas de duplicações ou de pavimento. Estamos falando de desenvolvimento, geração de emprego, renda e mais segurança para quem utiliza as rodovias brasileiras”, disse.

O presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, destacou a importância da atuação conjunta entre reguladores, concessionárias e sociedade civil. Ao mencionar a recente aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 73 pelo Senado, reconheceu a liderança da ANTT na defesa do fortalecimento institucional da regulação. “Agências fortes significam vidas salvas e segurança real. Tivemos uma conquista importante para o setor regulatório e é preciso reconhecer o trabalho realizado para fortalecer a atuação das agências”, afirmou.

Acidentes

O sócio fundador da Urucua: Mobilidade Urbana, Sérgio Avelleda, destacou a gravidade dos acidentes de trânsito no Brasil e a necessidade de mobilização ampla. Segundo ele, a coalizão nasce com o propósito de unir diferentes setores da sociedade em torno de metas concretas e indicadores capazes de orientar políticas e ações voltadas à redução da violência nas estradas. O CEO da Motiva Rodovias, Eduardo Camargo, ressaltou que a segurança viária precisa ocupar posição central nas discussões sobre infraestrutura e sustentabilidade, e que os avanços em tecnologia, engenharia e investimentos precisam ser acompanhados por ações integradas que enfrentem fatores de risco como a distração ao volante, o uso inadequado do celular, o consumo de álcool e a vulnerabilidade de motociclistas, ciclistas e pedestres.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - ANTT DEFENDE CONSENSUALISMO COMO FERRAMENTA PERMANENTE NA GESTÃO DE CONTRATOS

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apresentou durante a Bienal das Rodovias 2026 como os mecanismos consensuais vêm sendo utilizados na gestão dos contratos de concessão. O debate mostrou que soluções negociadas, quando conduzidas com transparência e rigor técnico, ajudam a superar impasses e manter o andamento dos contratos.

O procurador-geral da ANTT, Rafael Fortunato, representou a agência no painel “Consensualismo e gestão das concessões: o que manter daqui pra frente?”, que reuniu representantes do TCU, da Procuradoria-Geral do Estado de São Paulo e do setor concessionário. A discussão abordou os avanços da resolução consensual de conflitos nos contratos de infraestrutura e os desafios para consolidá-la como prática permanente.

Fortunato destacou que o consensualismo amplia a capacidade dos contratos de se adaptarem a mudanças econômicas, regulatórias e operacionais, permitindo respostas mais rápidas para questões complexas. Para ele, nem sempre o consenso é possível — mas os próprios processos de negociação geram aprendizados importantes para o aperfeiçoamento regulatório, inclusive quando o resultado é negativo. “O não ensina muito nas relações que nós estabelecemos dentro de um contrato de parceria, que nasce para durar 30 anos”, afirmou.

Para o procurador-geral, a natureza de longo prazo das concessões torna a confiança mútua um elemento indispensável. “A gente precisa resgatar a fidúcia na nossa relação. É só dessa forma que a gente vai eliminar a assimetria natural de informações que existem entre o que vocês sabem do projeto e o que a gente sabe do contrato de concessão. As nossas negociações serão tão melhores quanto mais fidúcia, quanto mais confiança entre os atores do processo. Para nós da agência reguladora, é muito mais fácil tratar de problemas complexos de contratos estressados dentro do TCU. Lá eu tenho todos os equipamentos necessários para salvar aquele doente, ou seja, o contrato de concessão. E de lá eu consigo sair com muito mais tranquilidade, com o consenso”, declarou.

Fortunato reforçou que a atuação da ANTT nesse campo é baseada em critérios técnicos, participação institucional e transparência — que, segundo ele, não é apenas uma exigência formal, mas o que sustenta a confiança da sociedade nos processos de renegociação contratual. Para a agência, os mecanismos consensuais não substituem os instrumentos regulatórios tradicionais, mas ampliam as

possibilidades de solução para controvérsias, reduzem a judicialização e dão mais previsibilidade à execução dos contratos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - BNDES APROVA R\$ 10 BILHÕES PARA RENOVAÇÃO DA FROTA EM 12 DIAS

Linha Mais Mobilidade já consumiu 47% dos recursos disponíveis e financiou mais de 8,3 mil operações para compra de caminhões, ônibus e implementos rodoviários

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



Desde o início da operação, foram registradas 8.377 operações, com valor médio de aproximadamente R\$ 1,2 milhão cada. Os recursos chegaram a 1.373 municípios do país

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) atingiu a marca de R\$ 10 bilhões em financiamentos aprovados por meio da linha BNDES Mais Mobilidade, criada para apoiar a renovação da frota nacional de veículos pesados e a modernização do transporte rodoviário e urbano de cargas e passageiros.

Segundo o banco, o volume corresponde a 47,1% dos R\$ 21 bilhões disponíveis para o programa e foi alcançado apenas 12 dias após a abertura do protocolo para recebimento das propostas. A linha financia a aquisição de caminhões, caminhões-tratores, ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários.

Desde o início da operação, foram registradas 8.377 operações, com valor médio de aproximadamente R\$ 1,2 milhão cada. Os recursos chegaram a 1.373 municípios de todas as regiões do país.

A maior parte dos financiamentos foi destinada a empresas transportadoras e frotistas, que responderam por R\$ 9,8 bilhões distribuídos em 8.062 operações. Desse montante, R\$ 1,6 bilhão foi direcionado à compra de ônibus. Os transportadores autônomos receberam R\$ 139,8 milhões, por meio de 315 operações.

A linha atende transportadores autônomos de cargas, cooperados, em presários individuais e empresas que atuam no transporte rodoviário e urbano de cargas e passageiros. As operações são realizadas por intermédio da rede de instituições financeiras credenciadas pelo BNDES.

“O Move Brasil já alcança mais de 1.300 municípios, retirando das estradas veículos antigos e poluentes e colocando no lugar caminhões e ônibus mais seguros e eficientes. É a combinação que busca o governo do presidente Lula: eficiência econômica, sustentabilidade e inclusão produtiva, com impacto na vida do transportador e no fortalecimento da indústria nacional”, afirmou o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

O BNDES Mais Mobilidade integra o programa Move Brasil, coordenado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), que busca estimular a renovação da frota nacional e ampliar a eficiência do sistema de transporte.

Dentro da estrutura do programa, foram reservados R\$ 2 bilhões para a aquisição de ônibus e micro-ônibus e outros R\$ 2 bilhões para transportadores autônomos de cargas e cooperados. A compra de caminhões e caminhões-tratores seminovos é permitida apenas para esses públicos.

Para veículos novos, o programa exige fabricação nacional, credenciamento no Credenciamento de Fabricantes Informatizado (CFI) do BNDES e atendimento aos requisitos do Proconve P-8, que estabelece limites para emissões de poluentes. No caso dos veículos seminovos, são aceitos caminhões e caminhões-tratores fabricados a partir de 2012 e enquadrados na fase P-7 do programa ambiental.

Condições

As condições de financiamento variam conforme o perfil do tomador. Para transportadores autônomos, os contratos podem ter prazo de até 120 meses, com carência de até um ano. Empresas de transporte de cargas podem financiar os veículos em até 60 meses, enquanto empresas de transporte de passageiros podem contratar operações com prazo de até 120 meses. Em ambos os casos, a carência pode chegar a seis meses.

Segundo o BNDES, as taxas de juros podem ficar próximas de 13% ao ano, dependendo das condições da operação. Além dos veículos e implementos, também podem ser financiados itens vinculados à contratação, como seguros e custos relacionados a fundos garantidores, para empresas com receita operacional bruta de até R\$ 300 milhões.

Os interessados devem procurar uma instituição financeira habilitada a operar com recursos do BNDES. Caberá aos agentes financeiros realizar a análise de crédito, negociar as condições da operação e encaminhar os pedidos ao banco de fomento.

O prazo para protocolo das operações permanece aberto até 28 de agosto, enquanto a comunicação das contratações ao BNDES poderá ser feita até 28 de setembro. O banco informou que o programa poderá ser encerrado antes dessas datas caso a dotação orçamentária seja totalmente utilizada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

LOGÍSTICA - MERCADO LIVRE AMPLIA ENTREGAS NO MESMO DIA PARA OS DOMINGOS

Serviço passa a atender cidades de todas as regiões do país e reforça a expansão da operação logística da companhia no Brasil

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A estrutura da empresa no Brasil reúne mais de 5 mil operações logísticas, uma frota dedicada superior a 8 mil veículos e nove aeronaves operadas em parceria com a GOLLOG

O Mercado Livre passou a oferecer entregas no mesmo dia também aos domingos em cidades de todas as regiões do Brasil. A ampliação da operação entrou em vigor no último

domingo (14) e reforça a estratégia da companhia de reduzir prazos de entrega em um mercado cada vez mais competitivo.

A disputa pela velocidade na distribuição de mercadorias tem se intensificado entre as principais plataformas de comércio eletrônico do país. A oferta de entregas em poucas horas ou no mesmo dia tornou-se um dos principais diferenciais para atrair consumidores e aumentar a frequência das compras online.



Segundo o Mercado Livre, a expansão do serviço amplia as opções de recebimento disponíveis aos clientes. No primeiro trimestre de 2026, 76% das entregas realizadas pela empresa foram concluídas em até 48 horas.

“Expandir a entrega no mesmo dia para os domingos é mais um passo na consolidação da nossa liderança logística no Brasil”, afirmou o vice-presidente de Transportes do Mercado Livre, Frederico Rezeck.

A iniciativa ocorre em meio a um ciclo de expansão da infraestrutura da companhia no país. Neste ano, o Mercado Livre anunciou investimentos de R\$ 57 bilhões no Brasil, valor 50% superior ao aplicado em 2025. Os recursos serão direcionados à ampliação da malha logística, ao fortalecimento do marketplace e ao desenvolvimento dos serviços financeiros.

“Em 2026, anunciamos um aporte de R\$ 57 bilhões no país, com parte relevante destinada à ampliação da nossa infraestrutura logística para oferecer cada vez mais conveniência aos consumidores brasileiros, onde e quando eles precisarem”, acrescentou o executivo.

A estrutura da empresa no Brasil reúne mais de 5 mil operações logísticas, uma frota dedicada superior a 8 mil veículos e nove aeronaves operadas em parceria com a GOLLOG. Nos centros de distribuição, cerca de 500 robôs são utilizados em atividades de armazenagem e separação de pedidos.

Além da ampliação da infraestrutura física, a companhia tem investido no uso de inteligência artificial para apoiar o planejamento operacional. As ferramentas são empregadas na previsão de demanda, na gestão de estoques e na definição de rotas de transporte, permitindo antecipar volumes de pedidos e aumentar a eficiência das operações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

LOGÍSTICA - FRIMESA INAUGURA CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO NO DISTRITO FEDERAL

Cooperativa do setor de alimentos inicia operação logística própria em Brasília, com capacidade para expedir até 1,2 mil toneladas de produtos por mês

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Frimesa, cooperativa paranaense do setor de alimentos, iniciou as operações de sua nova filial de logística e centro de distribuição no Distrito Federal. Segundo a empresa, a unidade foi projetada para otimizar a cadeia de suprimentos e agilizar a distribuição de produtos na região Centro-Oeste.

Instalada em Brasília, a estrutura terá operação integral da própria companhia, abrangendo as atividades de armazenamento, distribuição e entrega.

A nova unidade foi inaugurada após a abertura do escritório comercial da empresa em São Paulo e faz parte da estratégia de ampliação da presença da marca em diferentes mercados do país. O abastecimento do centro de distribuição será realizado pela unidade industrial de Assis Chateaubriand (PR), responsável por atender os novos canais de distribuição.

O centro de distribuição tem capacidade para expedir até 1,2 mil toneladas de produtos por mês e conta com 610 posições-paletes para armazenamento.

A estrutura dispõe de quatro docas para carga e descarga e iniciou as atividades com uma frota de 10 veículos voltada ao atendimento da região. De acordo com a empresa, a operação permitirá reduzir os prazos de entrega no Distrito Federal e ampliar o abastecimento do varejo local.

Em 2025, a Frimesa registrou faturamento bruto de R\$ 7 bilhões, resultado 7% superior ao do ano anterior. As vendas no mercado interno responderam por 74% da receita, enquanto as exportações representaram 26%, com presença em quatro continentes.

Atualmente, a empresa possui seis unidades industriais, 15 centros de distribuição, 41 mil posições de armazenamento, 410 transportadoras parceiras e cerca de 13 mil colaboradores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - APÓS SUSPENSÃO, POMINI AFIRMA QUE CRONOGRAMA DA DRAGAGEM ESTÁ MANTIDO

Autoridade Portuária informou que recorrerá da decisão e diz que obra continua prevista para ampliar acesso de grandes navios sem dependência da maré

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



Para Pomini, a paralisação faz parte da dinâmica de disputas comuns em contratos de grande porte no setor de infraestrutura e não influencia na estratégia de expansão do porto

A Autoridade Portuária de Santos (APS) afirmou que a suspensão temporária da assinatura da ordem de serviço para as obras de aprofundamento do canal do Porto de Santos, que seria oficializada nesta quarta-feira (17), não deve impactar o

cronograma do projeto. Em coletiva realizada no início da tarde, o presidente da estatal, Anderson Pomini, declarou que o contrato será retomado após a análise de recurso judicial e manteve a previsão de conclusão das intervenções em até dois anos.

A interrupção da assinatura ocorreu após questionamentos levados à Justiça. Enquanto o recurso é analisado, a APS sustenta que não pretende alterar o planejamento e mantém a expectativa de iniciar as obras nas próximas semanas.

De acordo com Pomini, esse tipo de paralisação faz parte da dinâmica de disputas comuns em contratos de grande porte no setor de infraestrutura e não compromete a estratégia de expansão do porto. “Para o Porto, pouco importa qual será a empresa. O que nós queremos é a obra”, afirmou.

O projeto prevê o aumento da profundidade operacional do canal de 15 metros para 16 metros, permitindo a operação de embarcações de maior porte com menos restrições de maré.

Atualmente, segundo a APS, navios de grande dimensão ainda dependem de condições específicas para acessar o porto com carga total. “Algumas embarcações precisam entrar com maré alta e operando com 70% ou 80% da capacidade”, disse Pomini.

A expectativa é que, com o aprofundamento, o Porto de Santos passe a receber navios maiores em qualquer janela operacional, com ganhos de eficiência logística.

Antes da dragagem principal, está prevista a etapa de derrocagem, que consiste na retirada de formações rochosas no canal. Segundo Pomini, mais de 30 pontos já foram identificados como necessitando de intervenção.

De acordo com o presidente da APS, essa fase já conta com licenciamento ambiental e funcionará como preparação para o aprofundamento definitivo.

Futura concessão

A obra integra uma estratégia mais ampla de modernização da infraestrutura aquaviária do porto e está alinhada aos estudos para a futura concessão do canal de acesso.



O projeto prevê o aumento da profundidade operacional do canal de 15 para 16 metros, permitindo a operação de embarcações de maior porte com menos restrições de maré

Após atingir os 16 metros, o planejamento prevê um novo avanço para 17 metros de profundidade operacional, limite que considera parâmetros ambientais e a compatibilização com o projeto do túnel Santos-Guarujá. “O Porto está sendo projetado para o futuro”, completou.

Segundo a APS, o aprofundamento deve aproximar Santos dos principais complexos marítimos internacionais e ampliar sua competitividade em rotas de longo curso, especialmente nas operações com a Ásia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - APÓS REFLUTUAR, NAVIO BESNARD SERÁ LEVADO A ESTALEIRO PARA AVALIAÇÃO

Apesar do anúncio, ainda não há data para o navio navegar até o local, já que a ação depende da autorização da Capitania

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



A embarcação foi referência em pesquisas oceanográficas e participou de importantes campanhas científicas, incluindo estudos sobre o litoral brasileiro e expedições à Antártica

Após voltar a flutuar no cais do Parque Valongo, em Santos, o navio oceanográfico Professor W. Besnard será encaminhado para um estaleiro, onde passará por uma avaliação

técnica que definirá seu destino final. A remoção ainda depende de autorização da Capitania dos Portos, o que não tem data ainda, e a embarcação deverá permanecer no local por alguns meses para análise estrutural.

A informação foi confirmada nesta quarta-feira (17) pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, após a conclusão da operação de reflutuação. “Depois de quase 90 dias, o navio voltou a reflutuar, voltou a respirar”, afirmou.

Segundo Pomini, a etapa concluída representa o principal objetivo emergencial da operação iniciada após o adernamento do navio, que permaneceu parcialmente submerso por quase três meses. Apesar disso, a possibilidade de navegação ainda dependerá de avaliação da Capitania dos Portos.



O contrato com a empresa Marfort Serviços Marítimos, responsável por toda essa operação, foi firmado no valor de R\$ 8,6 milhões, e prevê também o traslado para o estaleiro e seis meses de locação.

No estaleiro, serão analisadas as condições do casco e da estrutura da embarcação. A partir desse diagnóstico, serão definidos os próximos passos, que podem incluir desde a recuperação parcial até a revitalização completa ou ainda o aproveitamento de partes do navio em um projeto de memória.

Entre as alternativas em discussão está a criação de um espaço permanente no próprio Parque Valongo, com elementos preservados do navio. “Ele será cortado em parte para que receba as homenagens devidas aqui no Parque Valongo, ele poderá ser revitalizado, o que envolve custo, inclusive a gente vai provocar através de uma enquete para todos que possam sugerir qual é o melhor destino do navio. De uma forma ou de outra, ele será homenageado aqui no Parque Valongo”, disse Pomini.

Ainda segundo ele, a decisão final levará em conta principalmente os custos envolvidos e deverá contar com a participação dos proprietários da embarcação, além de entidades ligadas à preservação histórica e representantes da comunidade portuária. A autoridade portuária também pretende abrir consulta pública para discutir o futuro do navio.

Pomini afirmou ainda que o contrato para a operação de reflutuação foi mantido dentro do valor inicialmente previsto, estimado em R\$ 8,5 milhões, sem acréscimo de custos devido ao prazo maior para conclusão dos trabalhos. “O que contratamos foi a prestação do serviço. O valor permanece o mesmo”, afirmou.

Histórico

O Professor Besnard possui relevância histórica para a ciência brasileira. Construído na Noruega e incorporado à Universidade de São Paulo (USP) em 1967, o navio foi referência em pesquisas oceanográficas e participou de importantes campanhas científicas, incluindo estudos sobre o litoral brasileiro e expedições à Antártica.

Ao longo de décadas, a embarcação foi utilizada em pesquisas sobre biodiversidade marinha, circulação oceânica e preservação ambiental. Já fora de operação, passou a integrar projetos voltados à revitalização da região do Valongo e à criação de um espaço dedicado à memória marítima e científica.

O afundamento parcial registrado neste ano interrompeu esses planos e reacendeu o debate sobre preservação patrimonial e financiamento para recuperação. Ao comentar o futuro do navio, Pomini fez um apelo por apoio institucional e da iniciativa privada. “A história não pertence ao porto, não pertence a uma prefeitura ou a uma entidade. Pertence ao Brasil”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

TRANSPORTES – PORTOS - TRIPULANTE É PRESO APÓS MORTE DE COLEGA A BORDO DE NAVIO NO PORTO DE SANTOS

Marinheiro filipino foi detido pela Guarda Portuária e encaminhado à Polícia Federal após a morte de outro integrante em embarcação atracada na Ilha Barnabé

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Um tripulante filipino foi preso na tarde desta terça-feira (16) suspeito de envolvimento na morte de um colega de trabalho a bordo do navio-tanque Horizon Emmanuel, atracado na Ilha Barnabé, no Porto de Santos.

A vítima, identificada como Gamisa Gajudo, também de nacionalidade filipina, foi encontrada sem vida por agentes da Guarda Portuária após uma denúncia de desentendimento dentro da embarcação. O óbito foi constatado ainda no local.

O principal suspeito, identificado como Cabello Gallano, integra a tripulação do mesmo navio e foi detido em flagrante. Após a prisão, ele foi encaminhado à Polícia Federal, que assumiu as investigações para esclarecer as circunstâncias do caso.

Segundo informações da Autoridade Portuária de Santos (APS), o navio foi liberado para retomar suas operações normalmente no porto.

O Horizon Emmanuel, de bandeira das Ilhas Marshall, estava atracado desde segunda-feira (15) no terminal localizado na Ilha Barnabé.

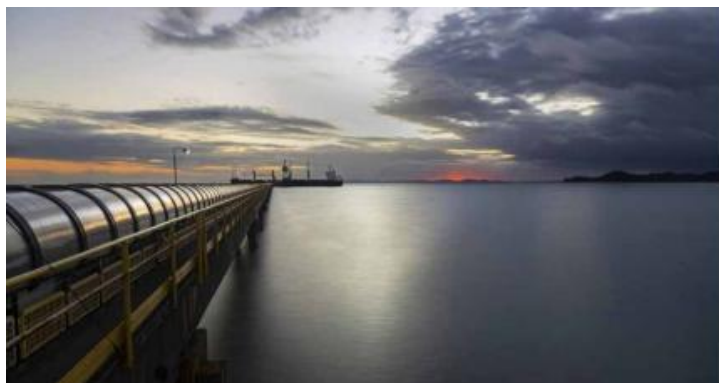
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - INTERDIÇÃO DE TERMINAL EM SALVADOR AMEAÇA SAFRA

Operação do Itapuã está suspensa por investigação de contaminação ambiental atribuída a passivo da ex-operadora Gerdau; mais de uma dezena de navios aguarda na Baía de Todos os Santos e o prejuízo por embarcação já alcança R\$ 2 milhões

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A interdição do Terminal Itapuã, em Salvador, imposta pelo Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos da Bahia (Inema) para investigação de contaminação na faixa costeira do subúrbio ferroviário, provoca um efeito cascata sobre o abastecimento agrícola do Nordeste e do Centro-Oeste. Mais de uma dezena de navios carregados de fertilizantes permanece ancorada na Baía de Todos os Santos sem previsão de descarga, e cada dia de espera representa um custo estimado de R\$ 100 mil por embarcação, prejuízo que

recairá sobre as importadoras e, em última instância, sobre o produtor rural.

É PRECISO AGILIDADE NESSA APURAÇÃO PARA QUE A NOSSA AGRICULTURA, ESPECIALMENTE A DO OESTE BAIANO, NÃO CORRA O RISCO DE UM DESABASTECIMENTO DE UMA MATÉRIA-PRIMA BÁSICA QUE É O FERTILIZANTE."

EDUARDO SALLES

deputado estadual (PV-BA) e presidente da comissão de infraestrutura da ALBA

O terminal é a principal porta de entrada de insumos agrícolas para a Bahia e o Tocantins: responde por 70% dos fertilizantes consumidos pelos dois estados e serve como plataforma logística para o Matopiba, corredor agrícola que abrange áreas do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia e concentra parte relevante da expansão da fronteira agrícola brasileira. A paralisação, portanto, não é apenas um problema ambiental localizado. É um gargalo com potencial de comprometer janelas de plantio e reduzir a produtividade da próxima safra de grãos.

Empresas do setor já contabilizam os danos. A Big Fértil, a Fertimáxi e a OCP, distribuidoras de fertilizantes com atuação no Nordeste, externaram preocupação formal com o impacto sobre custos e entregas. O Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas do Nordeste, com sede em Pernambuco, também alertou para o risco de desabastecimento regional. Com navios aguardando até



20 dias na fila, o sobrecusto acumulado pode ultrapassar R\$ 2 milhões por embarcação, valor que pressiona a competitividade do fertilizante no mercado interno e pode inviabilizar contratos.

A contaminação identificada na região envolve concentrações elevadas de cobre, compostos nitrogenados e outros metais pesados em sedimentos, água intersticial e organismos marinhos, segundo laudos divulgados pelo Inema após inspeções realizadas em abril e maio. O órgão encontrou ainda estoque remanescente de ureia no terminal durante a vistoria de maio e determinou sua retirada. A área com restrição de banho, pesca e contato com sedimentos permanece ampliada.

O ponto central do impasse é a origem do passivo. Os primeiros laudos técnicos, incluindo declarações do próprio diretor-geral do Inema, Topázio Neto, indicam que o cobre e os demais metais pesados identificados são preexistentes à atual operação e remontam ao período em que a Gerdau controlava o terminal, antes de vendê-lo à Intermarítima em 2022. O cobre, especificamente, não faz parte dos produtos atualmente operados no Itapua, o que fragiliza a tese de que a operação corrente seja a causadora direta da contaminação.

Em entrevista ao BE News, o deputado estadual Eduardo Salles (PV), que acompanha o caso como presidente da Comissão de Infraestrutura da Assembleia Legislativa da Bahia, defendeu que as duas questões sejam tratadas em paralelo: a responsabilização da Gerdau e a retomada das atividades do terminal, desde que os órgãos técnicos confirmem que a operação atual não agrava o dano ambiental. “O material já foi comprovado como originário da Gerdau. Ela precisa ser penalizada e iniciar imediatamente a contenção necessária”, afirmou Salles, acrescentando que “quem precisa dizer se o funcionamento do terminal interfere ou não no problema ambiental são os técnicos”.

A posição do parlamentar reflete a tensão central do caso: de um lado, a necessidade de investigar e remediar um passivo ambiental real, com impactos documentados sobre a biodiversidade costeira; de outro, o risco de que a paralisação prolongada de uma infraestrutura logística estratégica transfira o ônus do problema histórico para produtores rurais, importadores e consumidores que nada têm a ver com a contaminação. A manutenção da interdição, sem distinção entre o passivo histórico e a operação atual, pode também provocar o desvio permanente de cargas para outros portos, com perda de receitas logísticas e fiscais para a Bahia.

Em nota, a Gerdau informou que o terminal marítimo foi vendido em 2022 para o Grupo Intermarítima, sendo a licença ambiental do ativo devidamente transferida para o novo proprietário. A companhia diz refutar tese e acusações de que há conclusões de que as manchas atuais configuram passivo histórico, “pois nenhuma análise técnica foi conclusiva quanto às reais causas”.

“Mesmo com o Ministério Público tendo constatado que a poluição pelos agentes químicos continua ocorrendo, demonstrando a responsabilidade exclusiva da atual operadora pela atual contaminação, a Gerdau, por liberalidade e sem assunção de qualquer responsabilidade, se colocou à disposição para contribuir com um percentual do auxílio à comunidade e dos custos com as investigações”, encerra a nota.

O Inema informou que as empresas envolvidas foram notificadas para apresentar medidas emergenciais de recuperação ambiental e que a decisão sobre eventual retomada das atividades dependerá de avaliação técnica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

INFRAESTRUTURA - AVANÇA PROJETO QUE IMPEDE BLOQUEIO DE GASTOS DE AGÊNCIAS REGULADORAS

Comissão de Infraestrutura do Senado aprova proposta que protege o orçamento das autarquias e busca ampliar a segurança jurídica para investimentos

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa.pimentel@redebnews.com.br



O relator, senador Marcos Rogério, afirmou que a autonomia dessas instituições fica comprometida quando o Poder Executivo pode limitar a execução de seus orçamentos

A Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado aprovou na terça-feira (16) o Projeto de Lei Complementar (PLP) 73/2025, que impede o bloqueio de recursos das agências reguladoras federais. A proposta, de autoria do senador Laércio Oliveira (PP-SE), também recebeu pedido de urgência e poderá ser analisada diretamente pelo Plenário da Casa nos próximos dias.

O texto altera a Lei de Responsabilidade Fiscal para incluir as agências reguladoras entre os órgãos cujas despesas não poderão ser alvo de contingenciamento pelo governo federal. A medida alcança as agências responsáveis pela fiscalização e regulação de setores como energia elétrica, petróleo, telecomunicações, transportes terrestres e aquaviários, aviação civil, mineração, recursos hídricos, saúde suplementar, vigilância sanitária, cinema e proteção de dados.

Relator da proposta, o senador Marcos Rogério (PL-RO) afirmou que a autonomia dessas instituições fica comprometida quando o Poder Executivo pode limitar a execução de seus orçamentos. Segundo ele, os cortes afetam diretamente a capacidade de fiscalização, regulação e acompanhamento de contratos em áreas consideradas estratégicas para a economia.

“O investidor que aporta capital numa concessão de 30 anos não está comprando um ativo, está comprando uma promessa institucional. A promessa de que as regras serão estáveis, os contratos serão respeitados e haverá uma instância técnica independente capaz de arbitrar conflitos com imparcialidade”, afirmou o senador durante audiência pública realizada pela comissão.

O projeto foi aprovado após um período de vista solicitado pela senadora Soraya Thronicke (PSB-MS). Ela defendeu uma versão mais restrita da proposta, semelhante ao texto original apresentado por Laércio Oliveira, que previa proteção apenas para despesas ligadas às atividades-fim das agências e financiadas por receitas próprias. No parecer aprovado, Marcos Rogério ampliou esse alcance por entender que as atividades regulatórias dependem também de estruturas administrativas, tecnológicas e operacionais. Soraya argumentou que a imunização total dos recursos reduziria a flexibilidade da gestão fiscal da União.

O debate ocorre em meio ao aumento dos bloqueios orçamentários impostos às agências reguladoras. De acordo com dados apresentados na comissão, o governo federal prevê limitar R\$ 1,6 bilhão das despesas dessas entidades até dezembro de 2026. Em âmbito mais amplo, o bloqueio de despesas discricionárias do Executivo alcançou R\$ 23,7 bilhões neste ano.

Impactos

Dirigentes das principais agências reguladoras alertaram à comissão para os impactos dos contingenciamentos sobre a fiscalização de serviços públicos, a execução de contratos e a atração de investimentos privados. Representando o Comitê das Agências Reguladoras, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Sampaio, afirmou que os bloqueios recorrentes desde 2021 vêm afetando a recomposição dos quadros de pessoal, os investimentos em inovação tecnológica e as atividades de fiscalização. Segundo ele, a expansão das concessões rodoviárias reforça a necessidade de ampliar a capacidade operacional das agências. A malha concedida deverá passar de 12 mil quilômetros em 2021 para cerca de 25 mil quilômetros nos próximos anos.

Dirigentes de outros órgãos também relataram impactos relevantes. A diretora-presidente interina da Agência Nacional de Águas (ANA), Larissa Oliveira Rêgo, afirmou que os cortes podem comprometer atividades de monitoramento de barragens e parte da rede hidrometeorológica nacional. Já o

presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Faierstein, disse que o orçamento da autarquia encolheu cerca de 70% desde 2015. Na Agência Nacional de Mineração (ANM), a falta de estrutura contribui para o acúmulo de aproximadamente 15 mil processos pendentes, enquanto a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) informou redução de cerca de 50% dos recursos destinados à fiscalização da qualidade dos combustíveis.

O tema também chegou ao Tribunal de Contas da União (TCU). Em acórdão publicado neste ano, a corte determinou que a Casa Civil apresente um plano de ação voltado à efetivação da autonomia financeira das agências reguladoras. O tribunal reconheceu que os sucessivos contingenciamentos registrados ao longo da última década têm prejudicado a capacidade administrativa e fiscalizatória desses órgãos.

Após a aprovação na Comissão de Infraestrutura, a proposta segue para análise do Plenário do Senado. Se confirmada pelos senadores, a medida poderá alterar de forma permanente a relação entre o orçamento federal e as agências responsáveis por regular setores que concentram grande parte dos investimentos em infraestrutura no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS CONCLUI COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO FEITO COM ÓLEO DE SOJA

Estatual produz e vende o primeiro lote com certificação internacional de baixo risco de mudança indireta do uso da terra

Do Estadão Conteúdo



A certificação internacional garante que a matéria-prima não vem de desmatamento e nem incentiva indiretamente esse processo

A Petrobras concluiu a produção e a venda do primeiro lote de combustível sustentável de aviação feito com óleo de soja certificado para comprovar critérios de sustentabilidade e menor risco de impacto sobre novas áreas, informou a companhia em nota.

O produto foi fabricado na Refinaria Duque de Caxias (Reduc), no Rio de Janeiro, com óleo fornecido pela Bunge, e comercializado com a Vibra para distribuição ao mercado de aviação.

O lote soma 3,8 mil metros cúbicos e foi produzido por coprocessamento, técnica que permite combinar matéria-prima renovável à estrutura tradicional de refino.

O combustível tem 1% de conteúdo renovável na composição, porcentual que, segundo a Petrobras, está alinhado às obrigações previstas na Lei Combustível do Futuro para os primeiros anos de redução de emissões da aviação doméstica.

Segundo a Petrobras, este é o primeiro combustível sustentável de aviação de soja do mundo com certificação internacional de baixo risco de mudança indireta do uso da terra. Conforme a estatal, a certificação garante que a matéria-prima não vem de desmatamento nem incentiva indiretamente esse processo.

A Bunge também informou, em nota, que foi responsável pela origem e certificação da soja e pela produção do óleo vegetal em sua unidade de esmagamento de Rondonópolis (MT). A Vibra, por meio da BR Aviation, ficará responsável pela distribuição e comercialização do combustível para o setor aéreo.



As empresas afirmam que o produto tem potencial de reduzir as emissões de gases de efeito estufa em cerca de 70% na comparação com o querosene de aviação tradicional, conforme metodologia de análise de ciclo de vida. A iniciativa ocorre antes do início do mandato compulsório de combustível sustentável de aviação, previsto para 2027.

“Os dados oficiais de lavouras brasileiras publicados pela Conab demonstram que o ganho de produtividade da soja ao longo da última década foi maior que 20%, fruto de um extenso trabalho de desenvolvimento das melhores práticas no campo”, afirmou a diretora de Soluções Para Combustíveis Renováveis da Bunge na América do Sul, Christini Kubo. “Agora, por meio desta iniciativa inédita, a Bunge é pioneira em comprovar e certificar essa realidade, cumprindo os mais rígidos padrões internacionais de sustentabilidade para a soja”, acrescentou.

Compromisso

A diretora de logística, comercialização e mercados da Petrobras, Angélica Laureano, comentou que a venda do lote demonstra o compromisso da companhia com a sustentabilidade e a transição energética. “Mais que isso, também reflete nosso firme propósito de incentivar a cadeia produtiva de nossos fornecedores a adotar práticas sustentáveis verificáveis”, disse

Segundo a Vibra, a companhia abastece seis em cada dez voos no País e tem papel estratégico no desenvolvimento desse mercado.

“Este projeto reforça nosso compromisso em fornecer as ferramentas necessárias para a transição energética no setor aéreo, impulsionando o desenvolvimento de uma cadeia nacional sustentável e preparando o mercado para o futuro do combustível sustentável de aviação no País”, afirmou o vice-presidente de Operações da Vibra, Daniel Drumond.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - FUTURO DE PLP SERÁ DECIDIDO NA SEXTA

Tramitação do projeto de lei complementar dos combustíveis depende do acordo EUA-Irã
Do Estadão Conteúdo

O líder do governo na Câmara, Paulo Pimenta (PT- -RS), disse que aguardará um desfecho sobre o acordo para encerrar a guerra entre os Estados Unidos e o Irã para decidir sobre a tramitação do projeto de lei complementar (PLP) que permite a redução dos impostos incidentes sobre os combustíveis.

“Vou aguardar até sexta-feira para ver se vai ser assinado o acordo do fim da guerra. O projeto é meu, dependendo se os Estados Unidos e o Irã se entenderem, eu vou tomar uma decisão”, declarou o petista a jornalistas após a reunião de líderes da Câmara.

Mais cedo, o presidente da Casa, Hugo Motta (Republicanos-PB), avaliou que o governo deve defender que a tramitação da proposta seja encerrada com o fim do conflito no Oriente Médio.

A informação foi antecipada pelo Broadcast Agro (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado). Segundo fontes relataram à reportagem, o texto caminha para ser engavetado na Câmara dos Deputados por falta de acordo entre governo e bancada da agropecuária.

Agora, com o recuo dos preços do petróleo refletindo o cessar-fogo entre Estados Unidos e Irã, o governo teria perdido o interesse no tema, de acordo com interlocutores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

ENERGIA - ÁREA TÉCNICA MANTERÁ FISCALIZAÇÃO SOBRE LEILÃO DE RESERVA, DIZ TCU

Plenário rejeita a proposta de encaminhamento dos autos do processo para a Política Federal e para o Cade

Do Estadão Conteúdo



A área técnica do Tribunal apontou para inconsistências na definição dos preços-teto do certame

A Receita Federal identificou divergências em aproximadamente R\$ 44 bilhões em créditos do Programa de Integração Social (PIS) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) declarados por cerca de 12 mil empresas. Os contribuintes serão orientados a regularizar as informações por meio da Escrituração Fiscal Digital das Contribuições (EFD-Contribuições).

Segundo o órgão, a medida busca garantir que os créditos sejam corretamente reconhecidos e possam ser utilizados sem impedimentos durante a transição para a reforma tributária, que substituirá os dois tributos pela Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) a partir de 2027.

De acordo com a Receita, as inconsistências foram encontradas nos créditos informados pelas empresas e precisam ser ajustadas para evitar problemas futuros na compensação ou no ressarcimento dos valores.

Os números envolvidos chamam atenção. Cerca de 12 mil empresas apresentaram divergências; os valores somam aproximadamente R\$ 44 bilhões e o universo total de créditos de PIS e Cofins é estimado em R\$ 140 bilhões.

A Receita reforçou que os créditos legítimos de PIS e Cofins não serão perdidos com a entrada em vigor da reforma tributária.

Os saldos acumulados poderão ser utilizados para compensar débitos da futura CBS, abater outros tributos federais e pedir ressarcimento em dinheiro. A regra valerá tanto para créditos já existentes quanto para aqueles acumulados até a implementação do novo sistema tributário.

Como funciona

O PIS e a Cofins são contribuições federais cobradas sobre o faturamento das empresas. Dependendo do regime tributário adotado, os contribuintes podem gerar créditos relacionados a despesas ligadas à atividade econômica.

Entre as operações que costumam gerar créditos estão a compra de insumos, aquisição de mercadorias e contratação de serviços. Esses valores podem ser descontados do montante devido em tributos, reduzindo a carga tributária e evitando a chamada cumulatividade ao longo da cadeia produtiva.

A utilização dos créditos durante a transição para a CBS será feita por meio do sistema PER/DCOMP Web, utilizado para pedidos de compensação e ressarcimento.

CPS

A Receita informou que a plataforma contará com uma funcionalidade específica para permitir o aproveitamento dos créditos após a entrada em vigor da CPS, no próximo ano.



Além disso, o sistema recuperará automaticamente os saldos declarados na EFD-Contribuições referentes a dezembro de 2026. Segundo o órgão, a medida reduzirá retrabalho, aumentará a segurança das informações e dará mais previsibilidade às empresas durante a implementação da reforma tributária.

Em 2026, a reforma tributária está em fase de testes, com as empresas cobrando uma alíquota simbólica de 0,9% de CBS e 0,1% de Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) que serão deduzidas dos tributos atuais. O IBS será administrado pelos estados e municípios, enquanto a CBS será um tributo federal.

A partir de 2027, os tributos sobre o consumo serão gradualmente extintos, enquanto as alíquotas de CBS e de IBS subirão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

ENERGIA - ANEEL APROVA CONSULTA SOBRE CCEE

Consulta pública visa aprimorar punição de condutas irregulares com riscos ao mercado

Da Agência Brasil

A diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou na terça-feira, a abertura de consulta pública para aprimorar o processo de punição de condutas irregulares com riscos ao mercado no âmbito da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). As contribuições poderão ser recebidas entre 18 de junho e 3 de agosto de 2026.

A discussão será sobre os procedimentos do chamado Processo Sancionador de Monitoramento do Mercado de Comercialização de Energia Elétrica (PSM) da CCEE.

A Câmara sugeriu manter limites máximos para multas. Exemplos seriam casos de manipulação de preços, omissão de informações, operação fraudulenta, dentre outros.

A perspectiva é que seja mantida a aplicação de penalidades de acordo com a gravidade da ocorrência, em caráter progressivo. Ou seja, passando pela advertência até chegar a um eventual desligamento.

Os técnicos da Aneel avaliaram que as condutas tipificadas como “atuação que cause grave e risco iminente ao mercado” e “operação fraudulenta” são genéricas, cabendo a identificação das condutas.

Com relação às medidas cautelares e multas cominatórias, foi colocada a possibilidade de ser tomada por decisão conjunta e consensual entre o diretor da Estrutura de Segurança e Monitoramento de Mercado (ESMM) e o diretor-presidente da CCEE.

Foi incluída ainda previsão de que a adoção de qualquer medida cautelar deve ser precedida de imediata comunicação à Aneel.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - LULA EVITA EMBATE COM UE, MAS AVISA: “CHINA É IMPORTANTE”

Presidente discorda das críticas que o bloco europeu fez no G7 e diz que o país asiático é um parceiro privilegiado do Brasil

Do Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou nesta quarta-feira, 17, que discorda do posicionamento da União Europeia sobre a China, que foi discutida na Cúpula do G7. Os europeus se

queixam de uma competição desigual com os chineses, e Lula diz “não querer entrar na briga” e que o país asiático é um “parceiro privilegiado” do Brasil.

“Nós não queremos entrar na briga dos dois. Para nós, a China é importante. Eu não tenho nenhuma queixa da China. A balança comercial com o Brasil é de US\$ 165 bilhões com superávit para o Brasil. A relação com os EUA, ano passado, foi de US\$ 80 bilhões, com déficit de US\$ 10 bilhões para o Brasil. Então, obviamente, a China passa a ser um parceiro privilegiado para o Brasil”, afirmou Lula em declaração à imprensa em Genebra (Suíça).



Lula destacou que os investimentos chineses da BYD motivaram as concorrentes brasileiras a aumentarem os investimentos

Lula afirmou ainda que os investimentos chineses da BYD motivaram as concorrentes brasileiras a aumentarem os investimentos. Ele lembrou que depois da chegada da empresa, outras indústrias anunciaram investimentos, até 2030, de R\$ 190 bilhões.

“Quando a China vem com a BYD fazer investimentos na Bahia, imediatamente, as indústrias brasileiras anunciaram para mim um investimento, até 2030, de R\$ 190 bilhões, coisa que não faziam há muitos anos. A participação da China tem mobilizado as pessoas a participar”, afirmou.

O presidente avaliou ainda que, após a queda do Muro de Berlim, no final dos anos 1980, a União Europeia focou em expandir o mercado para o Leste Europeu, esquecendo a América Latina e a África privilegiadas posteriormente pelos chineses. Lula disse ainda que os Estados Unidos também se esqueceram destas regiões.

Na declaração à imprensa, Lula voltou a dizer que é a favor da participação estrangeira na exploração de terras raras e minerais críticos, desde que os países detentores possam ter valor agregado.

“Quanto mais países estiverem interessados em fazer investimentos nos nossos países, em comprar nossos produtos, e estiverem dispostos a contribuir participando da exploração, industrialização e do enriquecimento das terras raras e minerais críticos, desde que seja nos nossos países, sejam bem-vindos”, afirmou.

Lula disse também que, durante a cúpula do G7, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, adotou o costume de endossar que o país dele é o mais importante da economia global e que os outros possuem dependência. Os dois não conversaram durante o encontro em Évian-les-Bains, apesar de uma expectativa inicial.

“Os Estados Unidos continuam dizendo que (são) o país mais importante do mundo, de que é o celeiro da economia mundial e que todo mundo depende dos Estados Unidos”, afirmou Lula.

Lula participou da Cúpula do G7 em Évian-les-Bains, iniciada na terça-feira, 16. Nas reuniões nas quais participou, o presidente discutiu o avanço da inteligência artificial e o desenvolvimento econômico de países emergentes.

Os países do G7 emitiram oito declarações ao fim da reunião, mas o Brasil endossou apenas três delas, que trataram sobre segurança no espaço digital, combate ao câncer e ao narcotráfico. Segundo Lula, isso se deu porque o Brasil possui uma “visão diferenciada” dos temas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - PRESIDENTE SE REÚNE COM ZELENSKY

Do Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) se reuniu nesta quarta-feira, 17, com o presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, na França. Segundo o petista, o encontro durou cerca de 40 minutos e serviu para que os dois trocassem percepções sobre a guerra na Ucrânia promovida pela Rússia.

Lula publicou em sua conta no X o relato sobre a reunião. Disse que expôs a Zelensky “minha expectativa de que o Conselho de Segurança da ONU possa atuar de forma mais efetiva para encerrar um conflito que já dura mais de quatro anos”. Segundo ele, os dois vão “manter contato nas próximas semanas”.

“Me encontrei hoje [quarta-feira] em Évian, à margem da reunião do G7, a seu pedido, com o presidente Volodymyr Zelensky. Por cerca de 40 minutos, ouvi suas avaliações sobre as situações atuais do conflito, das possibilidades de um cessar-fogo e a busca de uma solução diplomática. Expus minha expectativa de que o Conselho de Segurança da ONU possa atuar de forma mais efetiva para encerrar um conflito que já dura mais de quatro anos. Acordamos manter contato nas próximas semanas”, afirmou o presidente brasileiro no X.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

FINANÇAS - COPOM REDUZ TAXA SELIC DE 14,50% PARA 14,25% AO ANO

Este foi o terceiro corte consecutivo do Comitê de Política Monetária do Banco Central. Os juros caíram 0,75% desde março

Do Estadão Conteúdo



O Comitê de Política Monetária do Banco Central julgou “apropriado, neste momento, dar sequência ao ciclo de calibração da política monetária”

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central diminuiu a taxa Selic em 0,25 ponto percentual, de 14,50% para 14,25% ao ano, nesta quarta-feira, 17. A decisão foi unânime e ficou em linha com a expectativa de 39 das 49 instituições consultadas pelo Projeções Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado).

Foi o terceiro corte consecutivo. Os juros já caíram 0,75 ponto percentual desde março, quando o BC começou um “ciclo de calibração” cautelosa da política monetária, em meio às incertezas sobre os impactos da guerra do Irã na cadeia global de suprimentos, os preços de commodities e a própria inflação.

Antes, o Copom manteve a Selic em 15% o maior nível em quase duas décadas - por dez meses seguidos, de junho de 2025 até março de 2026.

Ao justificar a decisão, o colegiado disse que “julgou apropriado, neste momento, dar sequência ao ciclo de calibração da política monetária, reduzindo a taxa de juros para 14,25% ao ano”.

“O período prolongado de manutenção da taxa básica de juros em patamar contracionista propiciou evidências da transmissão da política monetária sobre a desaceleração da atividade econômica. Em decorrência da dinâmica dos riscos associados à evolução dos preços, o Comitê reafirma que a magnitude total do ciclo de calibração será estabelecida à luz de novas informações visando assegurar a convergência da inflação à meta”, diz o comunicado.

O Comitê de Política Monetária revisou a projeção para a inflação acumulada em 12 meses até o fim de 2027, atual horizonte relevante da política monetária, de 3,5% para 3,7%, considerando o cenário de referência.

A projeção segue acima do centro da meta, de 3%. Isso indica que a trajetória de juros embutida no relatório Focus é insuficiente para fazer a inflação convergir ao alvo no período de seis trimestres observado pelo BC. Hoje, as medianas do relatório indicam que a Selic estará em 13,75% no fim deste ano e cairá para 12,0% no fim de 2027.

Dólar e IPCA

Desde a última reunião, de abril, a cotação do dólar usada pelo comitê em suas projeções aumentou de R\$ 5,00 para R\$ 5,10. A mediana do Focus para o IPCA de 2026 subiu de 4,86% para 5,30%. Para 2027, aumentou de 4,0% para 4,10%.

A projeção do Copom para o IPCA acumulado em 2026 aumentou de 4,6% para 5,2%. Também no cenário de referência, o colegiado ajustou as estimativas para a inflação de preços livres em 2026 (4,5% para 5,3%) e em 2027 (3,5% para 3,7%) e para os preços administrados neste ano (4,8% para 4,7%) e no próximo (3,6% para 3,9%).

Todas as estimativas levam em conta a evolução da taxa de câmbio conforme a paridade do poder de compra (PPC), a trajetória da Selic embutida no relatório Focus e o preço do petróleo seguindo a curva futura por aproximadamente seis meses, passando a aumentar 2% ao ano posteriormente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

JUSTIÇA - CONDENADO, EDUARDO APELA A TRUMP E PEDE: “RETOME A MAGNITSKY”

Ex-deputado recorre ao presidente dos EUA em rede social e pede sanção a Moraes um dia após ser condenado à prisão pelo STF

Do Estadão Conteúdo



Eduardo Bolsonaro também afirmou que será anistiado, assim como Jair Bolsonaro, caso seu irmão, Flávio, seja eleito presidente

O ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro pediu ao presidente norte-americano, Donald Trump, a retomada de sanções contra o ministro Alexandre de Moraes do Supremo Tribunal Federal (STF). O filho de Jair Bolsonaro foi condenado na terça-feira, 16, por coação no curso do processo da trama golpista. A corte determinou prisão de quatro anos e dois meses, em regime semiaberto, e multa de R\$ 165 mil.

“Presidente Trump, por favor, retome a Magnitsky”, disse Eduardo em vídeo publicado no X. Moraes já foi sancionado com base na Lei Magnitsky no ano passado, mas Trump recuou meses depois.

Na gravação, Eduardo aparece falando em inglês, dentro de um carro, e afirma estar em Dallas, no Texas. No texto da postagem, ele reitera o pedido. “Por favor, reimponha sanções contra esta figura autoritária. As mesmas pessoas que me perseguem hoje também desprezam tudo pelo que sua administração se posiciona: liberdade de expressão, democracia e o Estado de Direito”.

Eduardo afirma desconhecer os detalhes do processo, dizendo que tudo o que sabe vem da imprensa e das redes sociais, pois não teria sido intimado nos Estados Unidos. Também afirma ser vítima de uma perseguição devido à sua relação com autoridades americanas.



Além disso, o ex-deputado afirmou que será anistiado, assim como Jair Bolsonaro, caso seu irmão, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), seja eleito. “Vamos eleger em outubro Flávio Bolsonaro presidente do Brasil para resgatar nossa boa relação não só com os Estados Unidos, mas com as democracias ao redor do mundo”, afirma.

Para justificar o pedido de sanções, Eduardo elenca uma série de ações de Moraes: o congelamento das contas do Starlink no Brasil, a detenção do assessor americano Jason Miller em aeroporto e a expedição de mandados contra cidadãos americanos que publicavam no X a partir do território dos EUA. Relembrou, ainda, a decisão da corte italiana sobre a extradição de Carla Zambelli.

As declarações de Eduardo ocorreram no mesmo dia em que Donald Trump, durante a cúpula do G7, falou de maneira equivocada sobre a condenação.

“Ouvi dizer que prenderam alguém que está concorrendo a um cargo hoje. Acabei de me despedir dele e ouvi dizer que prenderam o Bolsonaro Jr. Ele estava indo bem nas pesquisas e o prenderam porque ele fez uma declaração no Texas. Eles o prenderam, ou querem prendê-lo”, afirmou.

Trump fez confusão com os nomes dos filhos do presidente Jair Bolsonaro. Quem concorre, na verdade, é Flávio. Eduardo é quem foi condenado à prisão. Não existe um “Bolsonaro Jr”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

JUSTIÇA - PAI DO EX-DEPUTADO EXPLICA ARMA APREENDIDA

Do Estadão Conteúdo

A defesa de Jair Bolsonaro (PL) respondeu aos esclarecimentos solicitados pelo ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), sobre a arma do ex-presidente que foi apreendida em uma blitz de trânsito em Brasília na noite desta segunda-feira, 15.

Os advogados confirmaram que o equipamento pertencia a Bolsonaro. Segundo a defesa, o registro da arma está regular no Sistema de Gerenciamento de Armas do Exército (Sigma). Ainda segundo os advogados, como o ex-presidente está sob tratamento de medicamentos que podem “afetar sua cognição”, o equipamento foi desativado “sem seu conhecimento prévio”.

De acordo a defesa, ao constatar que a arma estava desativada, Bolsonaro solicitou reparos no item ao sargento Estácio Filho. Os advogados do ex-presidente, porém, não esclareceram em quais circunstâncias o ex-presidente constatou o defeito na arma, nem as razões pelas quais o ex-presidente a manuseou.

“A entrega do armamento teve por única finalidade buscar auxílio na identificação da falha e a realização da necessária manutenção”, afirmaram os advogados de Bolsonaro.

Na noite de segunda-feira, o sargento do Exército Estácio Leite da Silva Filho dirigia um veículo oficial da Presidência da República quando foi parado por uma blitz de trânsito em Taguatinga, no norte de Brasília.

Durante a abordagem, o policial notou a presença de uma pistola no carro. Segundo o policial, ao perceber que a arma havia sido notada, Estácio fechou o vidro de forma “repentina”. A pistola foi recolhida, e o militar alegou ter porte autorizado como membro do Gabinete de Segurança Institucional (GSI). Ele afirmou ainda que a arma estaria registrada em sua funcional.

O policial, porém, constatou não haver nenhum registro do equipamento em nome do servidor. Estácio, então, admitiu que a pistola pertencia a Jair Bolsonaro.

Já o GSI desmente a alegação do militar e informa que Estácio Filho não integra o quadro de servidores da instituição.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/06/2026

JUSTIÇA - STF APROVA AJUSTES EM TESE SOBRE MARCO CIVIL DA INTERNET

Decisão tornou mais rígido o regime de punição das plataformas e poderá ser aplicada a ações judiciais em curso

Do Estadão Conteúdo



De acordo com a decisão, as big techs terão 60 dias para aplicar as obrigações estruturais determinadas pelo STF

O Supremo Tribunal Federal (STF) proclamou, nesta quarta-feira, 17, o resultado do julgamento de recursos sobre a responsabilidade das big techs por conteúdos ilícitos dos usuários. A decisão foi unânime.

De acordo com a tese, a decisão que endureceu o regime de punição das plataformas poderá ser aplicada a ações judiciais em curso, desde que os fatos tenham ocorrido depois do julgamento do mérito, em junho de 2025.

Já as ações que questionam publicações anteriores ao julgamento de 2025 deverão ser julgadas sob o sistema anterior - ou seja, de acordo com o regime do artigo 19 do Marco Civil da Internet, que só permite a punição das plataformas por conteúdos caso elas deixem de cumprir uma ordem judicial de remoção.

Se os atos forem “continuados ou permanentes”, porém, ainda cabe a aplicação da nova regra às ações judiciais em curso. É o caso, por exemplo, de uma postagem criminoso que continua disponível nas redes sociais.

A tese ainda garante que as ações transitadas em julgado (sem mais possibilidade de recurso) não podem ser revistas para aplicar a decisão do Supremo.

A decisão ainda dá 60 dias para que as big techs apliquem as obrigações estruturais determinadas pela Corte, como o dever de cuidado para evitar a circulação massiva de conteúdos que configuram crimes graves e a disponibilização de canais de atendimento para pedidos de retirada de conteúdo. O prazo começa a contar a partir da publicação da ata do julgamento dos recursos.

Ressalva

Os ministros chegaram a discutir a possibilidade de impor as obrigações estruturais somente às redes sociais com mais de 1 milhão de usuários no Brasil, mas essa ressalva não constou da tese.

A Corte julgou recursos do Google e do Facebook contra decisão que ampliou a responsabilidade das plataformas por conteúdos criminosos publicados pelos usuários. A decisão abriu espaço para que as empresas sejam responsabilizadas se não removerem postagens que contenham crimes logo após a notificação do usuário. No regime anterior, era necessária uma decisão judicial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/06/2026

JUSTIÇA - APÓS CRÍTICA, GILMAR HOMENAGEIA FACHIN

Ministro celebrou a trajetória do presidente do STF, que completou 11 anos na Corte

Do Estadão Conteúdo

O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), prestou homenagem ao presidente da Corte, Edson Fachin, que completou na terça-feira 11 anos no Tribunal. No discurso lido na abertura da sessão plenária desta quarta-feira, 17, Gilmar enalteceu o colega por sua “trajetória sólida e coerente” e pela “firme defesa da dignidade da pessoa humana”.

O decano do Supremo listou processos conduzidos por Fachin ao longo da sua trajetória no Supremo, como a ADPF das Favelas. Para Gilmar, os casos revelam um mesmo fio condutor: a “leitura da Constituição como projeto ainda inacabado de inclusão”.

“Concorde-se ou não com cada conclusão, é impossível negar a estatura dos fundamentos e a constância do método”, emendou.

Gilmar admitiu as divergências com o colega, mas ressaltou que os dois convergem na defesa da democracia. “Em muitas questões, apresentamos visões distintas sobre as matérias em julgamento, e assim decerto seguiremos, porque é exatamente disso que se nutre um colegiado saudável”, afirmou.

“Há, no entanto, um ponto em que jamais divergimos, e é nele que se revela o que verdadeiramente nos une. Dois propósitos nos são comuns: defender o estado democrático de direito e realizar os objetivos que a república a si mesma confiou”, afirmou Gilmar.

Fachin agradeceu pela homenagem e destacou que conhece Gilmar desde “os anos da academia”. “E aqui continuamos lado a lado defendendo as questões centrais da vida democrática brasileira e da legalidade constitucional”, disse o presidente do Supremo.

A homenagem foi feita cerca de um mês depois de Gilmar criticar Fachin por segurar julgamentos importantes, como os processos sobre a Ferrogrão, gratuidade de justiça e revisão da vida toda.

“A não decisão de temas relevantes vai se tornando a marca de sua Presidência”, disse o decano do Supremo a Fachin, conforme mostrou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado). Os processos citados foram liberados por Fachin após a mensagem do decano e, no caso da Ferrogrão, o julgamento já foi concluído.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

INTERNACIONAL - TRUMP AMEAÇA BOMBARDEAR IRÃ SE ACORDO NÃO FOR FINALIZADO

Presidente dos EUA deve ficar na Europa para assinar o pacto nesta sexta. Porém, ele ainda está preocupado com questões nucleares

Do Estadão Conteúdo



Trump disse que as discussões técnicas sobre arsenais nucleares terão início imediatamente após assinatura do acordo com o Irã

O presidente dos EUA, Donald Trump, voltou a ameaçar retomar os bombardeios contra o Irã se o acordo com o país persa não for finalizado em 60 dias, incluindo questões nucleares.

“Não quero bombardear o Irã de novo, mas talvez seja preciso”, enfatizou ele em coletiva de imprensa ao fim da cúpula do G7, na França. “Se não tivéssemos feito

este acordo, poderíamos ter lançado mais bombas por mais três semanas, duas semanas, quatro semanas, dois anos”.

O republicano disse acreditar que o acordo de paz será assinado com o Irã “amanhã (quinta) ou sexta-feira” e que o Memorando de Entendimento será divulgado em breve para todos lerem. Contradizendo informações divulgadas pela mídia israelense na quarta, 16, Trump comentou que uma cópia do memorando foi enviada a Israel.

Segundo ele, Israel pode agir melhor em relação ao Hezbollah e é preciso trabalhar com o Líbano no acordo. “Israel pode fazer um trabalho melhor”, frisou.

O mandatário reafirmou que o Irã jamais terá uma arma nuclear e que as discussões técnicas sobre arsenais nucleares terão início imediatamente após assinatura do acordo com Teerã. Ele ainda citou possíveis acordos com a Rússia e a China sobre armas nucleares.

“O fundo de US\$ 300 bilhões para o Irã só será concedido se eles agirem da maneira correta”, acrescentou, ponderando que os atuais líderes iranianos representam uma “mudança de regime”. Perguntados sobre as sanções, o republicano respondeu que acha que, em algum momento, os EUA devolverão o dinheiro do Irã - e que o dólar americano ficou muito forte durante meu mandato.

Permanência na Europa

Trump afirmou que pode permanecer na Europa após o fim da Cúpula do G7, na França, para a assinatura do acordo de paz com o Irã, prevista para sexta-feira, dia 19, na Suíça. “Talvez eu fique por aqui até a assinatura”, disse ele em coletiva de imprensa, acrescentando que não será necessário incluir uma cláusula não nuclear com força de execução no acordo com Teerã.

O presidente comentou que apoia o país persa ter acesso a “alguns” mísseis balísticos convencionais”, o que ele afirmou ser uma das questões que as nações árabes do Golfo Pérsico ajudariam a resolver. “Estaremos trabalhando em um esforço paralelo com as nações do Golfo para abordar questões não nucleares, como os mísseis balísticos convencionais”, frisou. Segundo ele, além da França e do Reino Unido, outros países agora querem fazer parte da força militar no Estreito de Ormuz.

Perguntado se conversou com o presidente brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva (PT) no G7, Trump respondeu que eles falaram sobre a designação de novas organizações terroristas pelos EUA, sem oferecer mais detalhes.

Economia

Apesar das ameaças ao Irã, Trump disse que não gostaria de ver uma “catástrofe econômica” acontecer por conta de um conflito prolongado. Ele apontou a sensibilidade dos mercados acionários ao noticiário geopolítico.

“Os mercados acionários caem muito toda vez que a gente dizia que não conseguiria alcançar algo acordo, mas subiam quando falávamos coisas positivas”, disse. “Agora, os preços do petróleo estão caindo como nunca”, acrescentou o presidente dos EUA.

Para ele, a questão mais relevante é a reabertura do Estreito de Ormuz e o fato de o Irã não poder desenvolver ou comprar armas nucleares.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026

INTERNACIONAL - LÍBANO BUSCA PACTO INDEPENDENTE

Presidente do país diz que negociações com Israel não dependem do acordo EUA-Irã

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Líbano, Joseph Aoun, afirmou nesta quarta-feira, 17, que as negociações do país com Israel em Washington são independentes do acordo entre os Estados Unidos e o Irã para acabar com o conflito no Oriente Médio.

“As garantias que recebemos, e o que enfatizamos, é que o caminho do Líbano nas negociações seja independente, embora sejamos certamente a favor de um cessar-fogo e de qualquer país que nos ajude, incluindo o Irã”, disse Aoun, segundo um comunicado de seu gabinete no X.

O comentário ocorre após o Irã e o Paquistão terem afirmado que o Líbano estava incluído no acordo entre os EUA e o Irã.

“A negociação é conduzida pelo Estado libanês, que é soberano nas suas decisões, e ninguém toma o seu lugar; qualquer acordo será feito através de nós, não às nossas custas”, concluiu Aoun no comunicado.

Mais cedo, o presidente dos EUA, Donald Trump, mencionou uma “divergência” com o primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, sobre o Líbano, enquanto forças israelenses realizaram novos ataques no sul do território libanês nesta quarta-feira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/06/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

PREÇO DO PETRÓLEO CONTINUA A CAIR E JÁ SE APROXIMA DE VALOR ANTERIOR AO INÍCIO DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO

Por Luciana Casemiro



Irã já foi um fornecedor-chave para grandes importadores asiáticos, incluindo China, Coreia do Sul e Japão, antes do endurecimento das restrições dos EUA — Foto: Bloomberg

O preço do petróleo abriu em queda de 1,38% nesta quinta-feira, com o barril do Brent, referência global da commodity, sendo negociado a US\$ 78,45. O valor se aproxima da cotação registrada em 27 de fevereiro, um dia antes do início da Guerra no Oriente Médio, quando o barril

era negociado a US\$ 72,48.

O anúncio do acordo preliminar de paz firmado entre Estados Unidos e Irã, aliado à perspectiva de retomada da navegação pelo Estreito de Ormuz, tem provocado o recuo das cotações. Os especialistas, no entanto, ainda se dividem sobre a possibilidade de o petróleo se estabilizar nos níveis anteriores ao conflito, na faixa de US\$ 70 por barril, após ter superado a marca dos US\$ 100 durante a escalada dos ataques.

Um barril na faixa dos US\$ 80 já representaria um alívio para a pressão inflacionária que afeta a economia global e tem levado bancos centrais a adotarem uma postura mais cautelosa em relação aos juros. No Brasil, o Banco Central promoveu um corte modesto de 0,25 ponto percentual na taxa Selic, sem sinalizar qual será o próximo passo da política monetária — se haverá nova redução ou se o ciclo de cortes chegou ao fim.

Nos Estados Unidos, os juros foram mantidos, mas a autoridade monetária sinalizou que uma nova alta ainda poderá ocorrer este ano, caso as pressões inflacionárias persistam.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/06/2026

ANÁLISE: ECONOMIA GLOBAL NÃO SERÁ A MESMA APÓS GUERRA NO IRÃ

Mudanças na ordem energética favorecem uma reorganização na geopolítica mundial. Transição energética deve acelerar, e China tende a sair na frente nesse movimento

Por Patricia Cohen, Em The New York Times — Londres



Navio ancorado na entrada do Estreito de Ormuz, que foi liberado após o acordo preliminar entre EUA e Irã — Foto: Amirhossein KHORGEOEI / ISNA / AFP

O acordo preliminar entre os Estados Unidos e o Irã abre caminho para o fim do conflito e das graves interrupções no fornecimento de energia e no comércio no Golfo Pérsico. Mas não espere que as economias ao redor do mundo simplesmente retomem de onde pararam antes de os EUA e Israel começarem a bombardear o país persa, em 28 de fevereiro. A guerra colocou em movimento mudanças que serão difíceis de reverter.

A quase paralisação das entregas de petróleo e gás do Oriente Médio e a disparada dos preços estão provocando uma mudança de poder. Produtores de energia, do Golfo às Américas, disputam espaço para manter ou ampliar sua influência, enquanto os consumidores buscam reduzir a dependência e reforçar a segurança do abastecimento.

Como resultado, o mercado de energia está mudando, a matriz energética está mudando e os atores do setor também estão mudando.

A profunda vulnerabilidade de países na Ásia, Europa e outras regiões que dependem de energia importada está acelerando a busca por alternativas. Em alguns lugares, como Coreia do Sul e Japão, isso levou ao aumento do uso de combustíveis mais poluentes, como o carvão.

Mas, no longo prazo, esse choque energético — o segundo em apenas quatro anos — provavelmente acelerará a transição para fontes renováveis, como solar e eólica, além da energia nuclear.

As melhorias na tecnologia e na eficiência das baterias elétricas tornam essa transição mais viável do que era quando a invasão da Ucrânia pela Rússia provocou um choque energético global em 2022, afirmou Daan Walter, da Ember, grupo de pesquisa em energia sediado em Londres.

Em muitos lugares, por exemplo, os veículos elétricos estão se tornando cada vez mais acessíveis. Além disso, em abril, a energia eólica e solar gerou mais eletricidade no mundo do que o gás pela primeira vez.

— Isso representa uma grande mudança — disse Walter. — O que há cinco anos talvez fosse apenas marginalmente competitivo agora já é claramente mais barato.

Os investimentos em energias renováveis também se tornaram mais atraentes, prometendo retornos em cerca de dois anos, em vez de 30, acrescentou.

As relações entre os produtores também estão mudando. A guerra elevou as tensões entre Emirados Árabes Unidos e Arábia Saudita e levou os Emirados a deixarem a aliança petrolífera Opec+. O



impacto dessa saída só será plenamente sentido quando a produção de petróleo na região voltar a crescer. Mas uma Opep enfraquecida pode aumentar a volatilidade dos mercados de petróleo.

A divisão também incentivou os sauditas a se aproximarem da Rússia. Neste mês, o presidente Vladimir Putin destacou a Arábia Saudita como “convidada de honra” em um fórum econômico realizado em São Petersburgo.

A Rússia, segunda maior produtora de petróleo bruto e gás do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos, também foi fortalecida de outras formas pela guerra. O governo Trump suspendeu temporariamente sanções impostas ao país, permitindo que Moscou ampliasse seus lucros com exportações de petróleo em um momento de fragilidade econômica.

Do outro lado do Atlântico, Brasil, Venezuela, Colômbia, Argentina e Guiana estão ampliando sua capacidade de produção de petróleo à medida que o mundo busca fornecedores alternativos.

China é uma das principais beneficiadas

O movimento para expandir e diversificar as redes de energia continuará muito depois do fim da guerra. E a China está posicionada para colher os maiores benefícios da esperada expansão das energias renováveis.

O país está muito à frente do restante do mundo na produção de turbinas eólicas, cabos de alta tensão, transformadores, painéis solares, baterias, softwares de gestão de fluxos de energia e outros equipamentos.

O papel crescente da China em garantir que outros países tenham acesso confiável à energia amplia sua influência estratégica e sua importância global.

"A China parece ser uma vencedora absoluta", concluíram analistas da consultoria global de energia Wood Mackenzie.

O impulso agressivo do governo Trump para interromper projetos de energia renovável — chegando inclusive a pagar empresas para cancelar parques eólicos — significa que os Estados Unidos estão, na prática, se retirando dessa competição global e cedendo vantagem industrial e tecnológica ao seu principal rival.

As vantagens econômicas são reforçadas por fatores geopolíticos. A guerra aprofundou a distância entre os Estados Unidos e seus tradicionais aliados europeus, criando mais espaço para a China ampliar seu papel como liderança internacional.

Restabelecer a confiança será difícil

Não está claro se o tráfego marítimo voltará algum dia a circular livremente pelo Estreito de Ormuz — a única rota marítima para o transporte de petróleo, gás natural e outras cargas para fora do Golfo Pérsico.

O Irã tem pressionado pela cobrança de taxas de embarcações que cruzam a estreita passagem marítima, embora essa medida possa violar acordos internacionais. Mesmo que essas cobranças não sejam formalizadas, o país demonstrou que pode interromper o comércio quando desejar, elevando riscos e custos.

— Acho que o estreito nunca mais voltará ao grau de certeza de livre navegação ao qual estávamos acostumados — afirmou Maurice Obstfeld, ex-economista-chefe do Fundo Monetário Internacional.

Da mesma forma, a confiança na paz, estabilidade e prosperidade crescentes da região também foi abalada.

— O dinamismo das economias do Golfo pode ser prejudicado pela vulnerabilidade que demonstraram — disse Obstfeld, acrescentando que isso "aumenta a capacidade de influência do Irã na região".

Crescimento mais lento e preços mais altos

Quando economistas do Banco Mundial começaram a analisar os dados no início deste ano, ficaram positivamente surpresos.

— Estávamos começando a pensar em revisar nossas projeções para cima entre janeiro e fevereiro, porque as coisas pareciam muito positivas — disse Indermit Gill, economista-chefe da instituição. — A inflação estava recuando, o crescimento acelerava e o comércio havia sofrido impactos, mas continuava resiliente.

Isso mudou.

O Banco Mundial revisou suas projeções e reduziu sua previsão para a economia global. Agora, espera crescimento mundial de 2,5% neste ano, abaixo dos 2,9% registrados em 2025.

A inflação também começa a ganhar força. Nos Estados Unidos, subiu pelo terceiro mês consecutivo e atingiu taxa anual de 4,2% em maio. Em vez de planejar novos cortes de juros, Wall Street agora espera que o Federal Reserve eleve as taxas pelo menos uma vez neste ano.

Na semana passada, o Banco Central Europeu elevou os juros para 2,25%.

"A guerra no Oriente Médio está gerando pressões inflacionárias", afirmou a instituição.

Juros mais altos têm consequências importantes de longo prazo tanto para países ricos quanto para países pobres, que já acumulam elevados níveis de endividamento público e destinam parcelas crescentes de suas receitas apenas ao pagamento de juros.

Essas pressões orçamentárias tendem a aumentar à medida que governos ampliam a ajuda a famílias afetadas pela alta dos preços da energia e elevam os gastos militares para enfrentar ameaças crescentes à segurança.

As economias asiáticas, as mais atingidas pela crise, já recorreram em massa ao Banco Asiático de Desenvolvimento em busca de empréstimos emergenciais para proteger suas economias e finanças dos impactos da guerra com o Irã.

— A economia mundial vai acabar se tornando mais nervosa — disse Gill. E isso não é positivo para o planejamento de longo prazo, os investimentos nem o crescimento econômico.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/06/2026

MINISTRO DA FAZENDA DIZ QUE BC NÃO DEVERIA ATUAR SOBRE 'SOLUÇOS' E VÊ ESPAÇO PARA NOVOS CORTES DA SELIC

Copom reduziu taxa para 14,25% nesta quarta-feira, mas deixou próximos passos em aberto

Por Thaís Barcellos — Brasília



O ministro da Fazenda, Dario Durigan, e a governadora do DF, Celina Leão, falam após reunião no STF — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou, em entrevista ao Metrôpoles, que o Banco Central não deveria atuar sobre "soluços" como a guerra do Oriente Médio e que vê espaço para novos cortes da taxa Selic. Nesta quarta-feira, o BC reduziu a Selic em 0,25 ponto

percentual, de 14,50% para 14,25%, mas deixou em aberto os próximos passos em meio ao aumento dos riscos para a inflação.

Para parte do mercado financeiro, o BC sinaliza que o ciclo de queda está se aproximando do fim, o que pode acontecer, inclusive, na próxima reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), que acontecerá em agosto.

— A política monetária não deveria atuar sobre esse tipo de solução ou intercorrência de curto prazo, como foi o caso da guerra, porque agora já estamos vendo um arrefecimento, já estamos com o preço do petróleo em um patamar mais baixo. Então o BC, cumprindo com o horizonte que eles estão vendo, eu sigo achando que há espaço para novos cortes.

Durigan ponderou que a Selic é uma competência do BC. Segundo o ministro, no que for possível, o governo vai ajudar a política monetária. Ele citou o exemplo recente de bloqueio de R\$ 23 bilhões no orçamento deste ano.

— Isso sem dúvida nenhuma é uma competência do BC, eu estou aqui simplesmente expondo a posição que eu penso, entendendo que, no curto prazo, no que for possível o governo ajudar, o governo fará, com responsabilidade fiscal, sem alterar as metas, inclusive bloqueando R\$ 23 bilhões no orçamento, cortando na própria carne. E o BC fazendo o papel de olhar para o horizonte relevante e ir ajustando a política monetária a médio e longo prazo.

O ministro reconheceu que a inflação preocupa, embora o nível esteja controlado, e que não menospreza o sentimento das pessoas de que a comida está cara. Ele disse que o governo faz o seu papel, com medidas pontuais, como a dos combustíveis, mas sem controle de preços. O principal cuidado do governo é com o fiscal, para que sinalize que tem uma trajetória contratada que cumpra o papel de reduzir a inflação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/06/2026

EM MEIO A AVANÇO DE PAUTAS-BOMBA NO CONGRESSO, GILMAR APRESENTA A FACHIN PROPOSTA PARA BARRAR DESPESAS SEM COMPENSAÇÃO

Segundo o decano da Corte, a jurisprudência é 'uníssona' quanto à obrigatoriedade dos estudos de impacto sempre que um projeto de lei gere custos ao Estado

Por Pepita Ortega — Brasília



O decano do Supremo Tribunal Federal, Gilmar Mendes — Foto: Sergio Lima/AFP

O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), apresentou uma proposta de orientação jurídica para que os tribunais do país declarem inconstitucionais projetos de lei que criem ou alterem despesas obrigatórias ou impliquem em renúncia de receita sem indicar a respectiva medida compensatória, conforme a Lei de Responsabilidade Fiscal. Segundo o decano da Corte, a jurisprudência é "uníssona" quanto à obrigatoriedade dos estudos de impacto sempre que um

PL gere custos ao Estado.

Gilmar propôs ao presidente do STF, Edson Fachin, que a Corte edite uma súmula vinculante sobre o tema. A ideia é resumir um entendimento pacífico no tribunal, em um enunciado específico, de forma que ele seja aplicado por todos os magistrados do país. Fachin já deu andamento à proposta e determinou que a sugestão seja publicada para que interessados possam se manifestar, em até cinco

dias, sobre o tema. Após esse prazo, a proposta será encaminhada à Procuradoria-Geral da República para parecer.

A proposta chegou a ser citada pelo ministro da Fazenda, Dario Durigan, após encontro com Fachin e Gilmar nesta quarta. O tema da reunião foram as chamadas "pautas-bomba" aprovadas pelo Senado Federal na semana passada, que inclui o aumento do piso salarial dos médicos, a flexibilização das regras de aposentadoria para agentes comunitários de saúde e a renegociação de dívidas de grandes produtores rurais.

Na prática, a súmula estabelece condições mínimas para que se aprove projetos com impactos fiscais e pode ser usada também para orientar pareceres jurídicos dentro das casas legislativas. A proposta de Gilmar cita onze casos diferentes, de 2019 até este ano, em que o Supremo reconheceu que propostas legislativas que impliquem em custos ao poder público devem ser acompanhadas de estimativa de impacto orçamentário e financeiro.

A proposta de Gilmar é para que seja estabelecida a seguinte orientação: "O art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias aplica-se à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, sendo inconstitucional a lei ou ato normativo que crie ou altere despesa obrigatória, conceda benefício fiscal ou implique renúncia de receita sem prévia estimativa de impacto orçamentário e financeiro, bem como sem a indicação das respectivas medidas compensatórias, nos termos da Lei de Responsabilidade Fiscal".

Um dos precedentes citados pelo decano do STF é o do julgamento concluído em abril deste ano, no qual a Corte estabeleceu que a criação de despesas obrigatórias ou a concessão de incentivos fiscais exige a observância das regras previstas na Lei de Responsabilidade Fiscal e na Constituição.

Na ocasião, o tribunal seguiu o voto do relator, ministro Cristiano Zanin, e fixou a tese de que o artigo 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal e o artigo 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias devem ser observados em propostas legislativas que concedam ou ampliem benefícios tributários e também naquelas que criem ou alterem despesas obrigatórias.

O julgamento ocorreu no contexto da discussão sobre a desoneração da folha de pagamento, quando o Supremo concluiu que medidas com impacto fiscal relevante não podem ser aprovadas sem estimativa de impacto orçamentário e mecanismos de compensação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/06/2026

GOVERNO TEVE DIFICULDADE PARA SE DISTANCIAR DO MASTER NO INÍCIO DO ANO E AÇÃO SOBRE WAGNER RENOVA RISCOS

Genealogia do crescimento do banco e áudio de Flávio Bolsonaro são vistos como trunfos para aliados de Lula, mas há clima de preocupação que nome gráudo do petismo em investigação traga de volta percepção na opinião pública de que administração do PT tem responsabilidade no caso



O senador Jaques Wagner, do PT da Bahia — Foto: Roque de Sá / Agência Senado

Uma das grandes preocupações que se percebe em interlocutores e aliados do governo com a nova fase da operação Compliance Zero, que teve como um dos alvos o senador e líder do governo, Jaques Wagner, é o risco de trazer de volta à população a percepção de que o Executivo tem responsabilidade sobre o Master. E, por isso, vão intensificar o esforço no slogan "BolsoMaster" e na genealogia do escândalo do banco de Daniel Vercaro.

Pesquisas internas do Planalto e do PT no início do ano apontavam que a teia de fraudes que culminou na liquidação do banco no fim de 2025 mostravam que, mesmo com o governo distante do episódio, boa parte da população jogava a responsabilidade sobre o campo liderado por Lula.

A reação a esse fenômeno foi inclusive alvo de disputa de bastidores no governo à época sobre a melhor forma de lidar com o problema. O desafio era fazer colar na opinião pública que as relações perigosas de Vercaro eram com a oposição e isso foi tentado sem grande sucesso até que o governo teve os presentes da operação que teve como alvo o senador Ciro Nogueira (PP-PI), presidente do PP e chefe da Casa Civil do governo Jair Bolsonaro, e, mais importante, os áudios do senador Flávio Bolsonaro e a visita dele a Vercaro já com tornozeleira eletrônica cobrando dinheiro alegadamente para o filme sobre seu pai. Não bastassem os áudios e a visita, Flávio ainda foi pego na mentira duas vezes ao tratar do tema, o que minou sua credibilidade.

A partir daí, o governo conseguiu emplacar o slogan “Bolsomaster” e a candidatura do filho “01” do ex-presidente começou a ter perdas relevantes nas pesquisas. De outro lado, o Planalto estava reforçando sua comunicação para apresentar as medidas e os resultados do governo, o que fez Lula ampliar a dianteira nas pesquisas e, mais relevante, praticamente zerar o saldo negativo entre aprovação e desaprovação de governo, que é crucial para o sucesso eleitoral.

O temor entre os governistas agora é que a bola volte para o campo de Lula, mesmo com a leitura de que os políticos ligados ou próximos ao bolsonarismo estão muito mais envolvidos com os mimos milionários do banqueiro preso. A oposição está entrando pesado nas redes sociais para tentar garantir que isso aconteça.

Enquanto aguardava uma manifestação de Jaques Wagner, o governo tem repisado um mantra de que, ao contrário do antecessor de Lula, deixa a Polícia Federal e as instituições trabalharem e investigarem quem quer que seja. E alguns defendiam que ele deixasse a liderança do governo. Há pouco, Wagner defendeu que é inocente e afirmou que não deve renunciar, cabendo a Lula a decisão de mantê-lo ou não no cargo. O parlamentar também destacou que foi alvo de busca e apreensão em 2018.

A manobra do petista lembra o que fez Ciro Nogueira, que alega inocência e intenções políticas por trás das ações da polícia federal. O problema, lembra um interlocutor palaciano, é que os políticos petistas são vistos muito mais sob uma ótica coletiva do que os oposicionistas. Em outras palavras, quando Ciro Nogueira é acusado de algo, o PP e seus colegas são pouco atingidos. Já quando Wagner e eventualmente outros políticos do PT baiano que podem vir a ser acusados (o que é algo que está no radar do governo) acabam tendo um efeito maior tanto sobre a percepção do partido como do governo.

E, no caso de Wagner, pesa ainda mais por ele ser o principal cacique petista na Bahia, o maior colégio eleitoral do partido no país (em termos nominais) e alguém politicamente muito próximo de Lula, o que pode ampliar o efeito contágio.

Por outro lado, assim como para a oposição, o fato de as denúncias estarem surgindo em plena Copa do Mundo, torna mais difícil o caso cair na boca do povo.

Seja como for, o que se percebe das conversas com governo e oposição é que o caso Master seguirá sendo mote de acusações de parte a parte, e deve escalar. A rigor, o áudio de Flávio Bolsonaro ainda o deixa em situação mais desfavorável eleitoralmente, é inegável. Afinal, o candidato ao Planalto pego pedindo dinheiro para o banqueiro acusado de corrupção é ele. Ainda assim, parte da vantagem que Lula ganhou está em risco.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/06/2026

OPOSIÇÃO NO SENADO VÊ SÚMULA DO STF SOBRE PAUTAS-BOMBA COMO INTERFERÊNCIA NO CONGRESSO, MAS ADMITE FALHA DO LEGISLATIVO

Parlamentares, contudo, reconhecem que aprovação de projetos sem compensação fiscal abriu espaço para atuação do Judiciário

Por Letícia Pille — Brasília



Congresso — Foto: Pedro França/Agência Senado

Senadores da oposição criticaram a proposta do ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), de propor uma súmula vinculante para que os tribunais do país declarem inconstitucionais projetos de lei que criem ou alterem despesas obrigatórias ou impliquem em renúncia de receita sem indicar a respectiva medida compensatória. Esses parlamentares avaliam que a medida representa interferência do Judiciário nas prerrogativas do Legislativo.

Parlamentares admitem, contudo, que o próprio Congresso contribuiu para esse cenário ao aprovar projetos com impacto fiscal sem apontar fontes de custeio, como prevê a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

A proposta de Gilmar foi apresentada ao presidente do STF, Edson Fachin, em meio à preocupação do governo com o avanço de projetos de elevado impacto fiscal no Congresso recentemente, como ampliação de benefícios às igrejas, aposentadoria favorecida para agentes comunitários de saúde e renegociação das dívidas rurais.

Nesse sentido, o decano defende que a Corte consolide em uma súmula vinculante o entendimento já adotado em diferentes julgamentos de que leis que criem despesas obrigatórias ou impliquem renúncia de receitas devem ser acompanhadas de estimativa de impacto financeiro e medidas de compensação, jurisprudência que o ministro considera “uníssona”.

A forma como a iniciativa foi apresentada também gerou desconforto entre parlamentares. Senadores ouvidos pelo GLOBO afirmam que Gilmar não procurou lideranças do Congresso nem discutiu previamente a proposta com integrantes do Legislativo. Para opositoristas, a medida trata diretamente da atividade parlamentar e deveria ter sido precedida por algum tipo de diálogo entre os Poderes.

O senador Izalci Lucas (PL-DF) afirmou que os parlamentares precisam reagir à iniciativa, mas ponderou que o Congresso também tem responsabilidades sobre o tema.

— O Senado precisa reagir a isso, mas o Congresso não pode aprovar leis que têm impacto sem fonte de recursos — disse.

Na mesma linha, o senador Carlos Portinho (PL-RJ) avaliou que a movimentação do Supremo decorre da atuação do próprio Legislativo.

— Se o Legislativo não regula e faz a farra que faz, o Judiciário ocupa o espaço. O erro é do Legislativo — afirmou.

Nos bastidores, parlamentares da oposição admitem incômodo com a proposta de Gilmar, mas avaliam que não há, neste momento, condições políticas para uma reação institucional mais contundente ao Supremo. Um senador ouvido reservadamente afirmou que uma resposta deve ocorrer agora, mas acrescentou que “2027 é a esperança”, em referência à renovação de dois terços das cadeiras do Senado nas eleições deste ano.

A expectativa entre opositores é que uma eventual maioria conservadora na Casa a partir da próxima legislatura amplie a capacidade de enfrentamento ao STF e viabilize iniciativas que hoje não encontram apoio suficiente, como pedidos de impeachment de ministros da Corte.

A proposta de Gilmar foi divulgada após reunião com Fachin e o ministro da Fazenda, Dario Durigan, na qual foi discutido o avanço das chamadas "pautas-bomba" no Congresso. Entre os projetos que preocupam a equipe econômica estão propostas que ampliam despesas obrigatórias ou reduzem receitas da União sem a indicação de medidas compensatórias.

Na prática, a súmula estabelece condições mínimas para que se aprove projetos com impactos fiscais e pode ser usada também para orientar pareceres jurídicos dentro das casas legislativas. A proposta de Gilmar cita onze casos diferentes, de 2019 até este ano, em que o Supremo reconheceu que propostas legislativas que impliquem em custos ao poder público devem ser acompanhadas de estimativa de impacto orçamentário e financeiro.

Fachin já deu andamento à proposta e determinou que a sugestão seja publicada para que interessados possam se manifestar, em até cinco dias, sobre o tema. Após esse prazo, a proposta será encaminhada à Procuradoria-Geral da República para parecer.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/06/2026

GOVERNO LULA VÊ NEGOCIAÇÃO 'NO ESCURO' SOBRE TARIFAÇÃO DOS EUA E AVALIA QUE TRUMP BUSCA ALGO PARA APRESENTAR COMO VITÓRIA

Palácio do Planalto avalia que ainda há indefinição sobre concessões que americanos consideram suficientes para evitar sobretaxa de até 25% sobre produtos brasileiros

Por Bruna Lessa — Brasília



Lula fala sobre tarifação e conflito dos EUA com a Venezuela em reunião na Malásia — Foto: ANDREW CABALLERO-REYNOLDS / AFP

A menos de um mês do prazo previsto para que os Estados Unidos decidam sobre a aplicação de uma sobretaxa de 25% sobre produtos brasileiros, integrantes do governo Lula veem um cenário de incertezas em relação às tratativas para revogação da medida. A percepção é que o governo de Donald Trump ainda não deixou claro quais medidas ou concessões consideraria suficientes para rever a proposta tarifária, fazendo com

que o processo seja descrito dentro do governo como uma negociação "no escuro".

A nova rodada de tensão comercial teve origem na investigação conduzida pelo Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR), que concluiu neste mês que políticas brasileiras seriam "irrazoáveis" ou "discriminatórias" contra interesses americanos. O relatório serviu de base para a proposta de uma tarifa adicional de 25% sobre produtos do Brasil.

O documento reúne críticas a temas que vão além da pauta comercial tradicional, incluindo decisões judiciais envolvendo plataformas digitais, o sistema de pagamentos Pix, acesso ao mercado de etanol, propriedade intelectual e questões ambientais. O problema, na avaliação de integrantes do governo, é que os americanos ainda não indicaram quais desses pontos são efetivamente negociáveis e quais representam apenas justificativas políticas para sustentar a medida.

A expectativa do governo é que novas conversas ocorram nas próximas semanas entre equipes técnicas dos dois países. Interlocutores envolvidos nas discussões afirmam que o foco, neste

momento, está em tentar identificar quais áreas poderiam comportar algum entendimento sem atingir temas considerados inegociáveis pelo Brasil.

Entre as linhas vermelhas estabelecidas pelo governo estão o Pix e qualquer questão relacionada ao sistema eleitoral brasileiro. A avaliação é que esses assuntos não serão objeto de negociação com Washington.

— Pix não dá. Está fora da mesa — disse uma fonte.

De acordo com avaliações, a dificuldade em avançar decorre da necessidade o presidente Donald Trump encontrar algum resultado que possa ser apresentado internamente como uma vitória política.

Essa equação é vista como o principal desafio das próximas semanas, o que pode tornar difícil encontrar um ponto de convergência que satisfaça os interesses políticos da administração Trump sem gerar a percepção de que o Brasil cedeu em questões ligadas à soberania nacional. Apesar das divergências, o governo pretende manter as negociações abertas até o prazo final previsto pelos americanos.

As discussões devem continuar concentradas em grupos técnicos. Durante a cúpula do G7, realizada nesta semana na França, o tema não foi tratado diretamente entre autoridades brasileiras e o representante comercial americano, Jamieson Greer, embora ele estivesse presente no evento. A expectativa é que uma nova reunião com o ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, seja realizada em breve.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/06/2026

IG4 CAPITAL: CONHEÇA A GESTORA QUE 'GOSTA DE PROBLEMAS' E INVESTIU NA BRASKEM E NA RAÍZEN

Especializada aportar recursos em empresas em dificuldade, IG4 poderá agora se tornar acionista majoritária das duas gigantes brasileiras cujas dívidas, somadas, chegam a US\$ 25 bilhões

Por Cristiane Lucchesi, Mariana Durão e Giovanna Bellotti Azevedo, Em Bloomberg



Fábrica da Braskem em Duque de Caxias, no Rio. 'Gostamos de problemas, e a Braskem é um dos maiores problemas. Com ela, estamos nos globalizando' disse Paulo Mattos, cofundador da IG4 — Foto: Bloomberg

A IG4 Capital construiu seu negócio discretamente, investindo em empresas naufragando, inadimplentes ou em recuperação judicial: justamente aquelas que os grandes fundos de private equity preferem evitar. Agora, a gestora está no centro das atenções.

A IG4, fundada há 10 anos por uma equipe de quatro especialistas em reestruturação, está procurando reorganizar duas das maiores vítimas do brutal ciclo de crédito brasileiro: a petroquímica Braskem e a produtora de açúcar e etanol Raízen. Juntas, as duas empresas têm cerca de US\$ 25 bilhões em dívidas.

No início deste ano, a IG4 adquiriu uma participação majoritária na Braskem, empresa que veio enfrentando dificuldades após um desastre ambiental em uma de suas minas de sal e vários anos de preços baixos. Agora, a Braskem precisa reestruturar sua dívida.



No caso da Raízen, a IG4 propôs comprar dívida suficiente para obter uma participação majoritária em meio à maior recuperação extrajudicial da história do Brasil, disseram fontes nesta segunda-feira. Um acordo ainda não foi fechado.

— Gostamos de problemas, e a Braskem é um dos maiores problemas que hoje a gente encontra — disse Paulo Mattos, cofundador e chairman da IG4, de 51 anos, em entrevista. — Com ela, estamos nos globalizando, e esse sempre foi o meu sonho com a IG4.

A empresa fundada por Mattos, que administra US\$ 4,8 bilhões em capital e dívida, investe dinheiro para fundos de pensão, fundações, fundos de fundos, gestores de fortunas e family offices. A IG4 adquiriu o controle ou o controle compartilhado de empresas no Brasil, Chile e Peru, e hoje já conta com 40 profissionais.

Algumas empresas adquiridas pela IG4 antes da Braskem:

- Opy Health — Brasil (2020)
- Corredor Logística e Infraestrutura (CLI) — Brasil (2020)
- Aenza — Peru (2021)
- Adelco — Chile (2021)
- Iguá Saneamento — Brasil (2016)

Mas nada disso se compara à escala das reestruturações da Braskem ou da Raízen. A IG4 começou a contatar os credores da Raízen esta semana, e sua participação na reestruturação financeira da empresa de açúcar e etanol dependerá de quantos deles eles conseguirem persuadir a aceitar sua oferta.

— Os participantes do mercado têm tentado entender melhor o que a IG4 realmente é: uma gestora de private equity com atuação direta, especializada em recuperação de empresas em dificuldades, ou mais uma empresa de engenharia financeira oportunista que opera nos bastidores, como vimos em mercados emergentes no passado — disse Roger Horn, estrategista da Mariva Capital Markets.

Segundo Mattos, a IG4 adquiriu sua participação na Braskem do antigo acionista controlador da empresa, a Novonor, cujos bancos credores entraram em contato com a IG4 para tentar resolver o problema.

As ações da Braskem pertencentes à Novonor foram dadas como garantia para empréstimos no valor de R\$ 21 bilhões concedidos por cinco bancos e que não foram pagos. Após seis anos de negociações contenciosas, os credores concordaram em vender os empréstimos problemáticos para um fundo administrado pela IG4. A gestora conquistou o apoio da Petrobras, a outra acionista controladora da Braskem, ao implementar medidas como a concessão à estatal da presidência do conselho.

— A gente tomou a decisão de estar sempre do lado dos credores — disse Mattos. — Somos especializados em catalisar soluções para bancos e outros tipos de credores.

O profissionalismo e a experiência técnica da equipe da IG4 foram fundamentais para conquistar a confiança da Petrobras, segundo Fernando Melgarejo, diretor financeiro da empresa, e William França, chefe da área de processos industriais. Ambos foram recentemente eleitos para o conselho de administração da Braskem.

A Petrobras se concentrará nas atividades operacionais da empresa, enquanto a IG4 cuidará das negociações externas com os credores, disseram os dois. Ao longo do processo de mudança de controle envolvendo a Braskem, os executivos da Petrobras e a IG4 estabeleceram uma linha direta de comunicação, realizando centenas de reuniões, disseram.



O relacionamento tem sido “altamente construtivo” e “focado em alcançar consenso em todas as questões-chave”, disse Melgarejo:

— Estamos prestes a escrever um novo capítulo na história da Braskem.

Mas a parte mais difícil ainda pode estar por vir. A IG4 e a Braskem estão buscando o apoio de um terço dos credores para iniciar um processo de recuperação extrajudicial antes dos pagamentos da dívida programados para julho. Não há garantia de que obterão apoio suficiente, e buscar proteção judicial por meio de uma chamada medida cautelar continua sendo uma possibilidade, conforme noticiado pela Bloomberg no início deste mês.

Com escritórios em Madri, Londres, Miami e São Paulo, a IG4 está avaliando a possibilidade de comprar, juntamente com outros investidores, ativos imobiliários em dificuldades e dívidas de produtores de energia solar na Espanha. A Thames Water, do Reino Unido, que está à beira do colapso, é outra situação que a IG4 “adoraria resolver”, disse Mattos.

A IG4 acaba de captar US\$ 400 milhões para um terceiro fundo de investimento na América Latina, elevando o total captado até o momento para US\$ 1,2 bilhão. Mattos disse que a empresa não investe em “empresas com poucos ativos”, como as do setor varejista, e sempre busca controlar as empresas ou compartilhar a propriedade delas.

Hélio Novaes, recém-nomeado CEO da IG4 no Brasil, disse que a gestora também compra ações no mercado.

— Tem muita gente que vai montando posição nas empresas para depois dar o bote. Isso torna muito difícil uma congregação da turma para negociar — disse Novaes em entrevista. — A gente não faz isso, a gente costura com todas as partes, não partimos para a hostilidade.

A IG4 também conta agora com um responsável pelo negócio internacional, Octavio Lopes, que trabalha em Londres junto com Mattos. Felipe Fingerl, cofundador da IG4 com Mattos, é o novo diretor financeiro para o Brasil e também diretor de private equity para o país.

Mattos ajudou a fundar a IG4 logo após deixar a empresa de private equity GP Investimentos. Lá, ele viu uma oportunidade de comprar a companhia de saneamento CAB Ambiental. Mas quando a CAB entrou com pedido de recuperação judicial e a GP desistiu do negócio, Mattos deixou a gestora de private equity. Seu novo negócio comprou então a dívida da CAB junto aos bancos, que foi convertida em capital. A IG4 assumiu o controle da empresa e a reestruturou.

Na época do pedido de recuperação judicial, Mattos fazia visitas rotineiras aos prefeitos das cidades atendidas pela CAB para explicar o andamento dos negócios e as possibilidades, disse Ricardo Knoepfelmacher, fundador da boutique de consultoria financeira RK Partners, que trabalhou na reestruturação da empresa.

— Paulo tem resiliência, disciplina, é um trabalhador incansável com visão estratégica — disse ele. — Ele também tem a capacidade de entregar resultados, de explicar, de entender os números, o que é incomum.

A CAB acabou se tornando Iguá Saneamento, o que atraiu investidores como o Canada Pension Plan Investment Board. Ela também conseguiu expandir sua atuação.

Antes da reestruturação, a CAB atendia cidades menores como Cuiabá e Paranaguá, e depois disso conseguiu expandir para cidades maiores, como seu investimento no leilão de saneamento do Rio de Janeiro.

A IG4 inspirou-se na palavra “ig”, que significa “água” em tupi-guarani, língua nativa brasileira, para escolher seu nome. O número quatro representa a quantidade inicial de sócios na gestora.



O trabalho da IG4 na Iguá, bem como na Corredor Logística e Infraestrutura, conhecida como CLI, proporciona experiências positivas úteis para a nova gestão da Braskem, disse Horn.

Em 2020, a IG4 comprou a CLI, então em dificuldades financeiras, por US\$ 240 milhões, incluindo dívidas, e a reestruturou. A Macquarie Asset Management adquiriu uma participação acionária em 2022. E, no início deste mês, as duas empresas fecharam um acordo para vender a CLI para o AD Ports Group, com sede em Abu Dhabi, em uma transação avaliada em US\$ 835 milhões.

A IG4 tem se destacado por atuar em situações de dificuldades financeiras sem mobilizar muito capital e mantendo o foco na natureza estratégica dos ativos.

— Aparentemente, eles tiveram sucesso em casos anteriores, embora não tenhamos informações suficientes para avaliar seus retornos, mas, desta vez, parece que estão lidando com um desafio de proporções inéditas — disse Manuel Mondia, gestor de portfólio da Aquila Asset Management.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SETOR DE PETRÓLEO VIVE BOOM COM SALÁRIOS DE ATÉ R\$ 40 MIL, MAS TEM ONDA DE GOLPES DE FALSO EMPREGO

O movimento recolocou empresas como Petrobras, Modec e Ocyan no radar de jovens profissionais e trabalhadores em busca de estabilidade financeira e carreira internacional

Por Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - O setor de petróleo voltou a viver no Brasil um clima que lembra os anos de boom da década passada. Com contratações no maior ritmo desde 2010, o setor reacendeu o fascínio por uma das raras indústrias capazes de combinar remuneração elevada, demanda aquecida e perspectiva de ascensão rápida. Em plataformas, sondas e operações marítimas, os salários podem ultrapassar R\$ 40 mil por mês. O movimento recolocou empresas como Petrobras, Modec e Ocyan no radar de jovens profissionais e trabalhadores em busca de estabilidade financeira e carreira internacional.

Mas o novo ciclo de expansão trouxe um efeito colateral típico da era digital: a explosão dos golpes de falso emprego. Empresas como Petrobras, Modec e Ocyan intensificaram ações para conter anúncios fraudulentos, perfis falsos e cobranças indevidas feitas em nome de processos seletivos. O alvo é previsível: jovens atraídos pela perspectiva de embarcar em uma indústria conhecida pelos altos salários e pela escassez de mão de obra qualificada.

O alerta mais simbólico veio da própria presidente da estatal, Magda Chambriard, que denunciou no LinkedIn um vídeo falso usando sua imagem para vender cursos ligados ao pré-sal. “Tempos delicados”, escreveu. “Não podemos compactuar com esse mau uso (diria até criminoso) das nossas redes sociais.”

O episódio expõe como o novo ciclo de crescimento do petróleo brasileiro acontece em um mercado de trabalho radicalmente diferente daquele do último boom da indústria. Desta vez, além de disputar talentos, as empresas também precisam proteger candidatos em um ambiente dominado por redes sociais, recrutamento digital e fraudes cada vez mais sofisticadas.

As fraudes costumam começar com anúncios falsos de vagas em empresas conhecidas do setor, mas assumem diferentes formatos para extrair dinheiro ou informações pessoais dos candidatos. Em alguns casos, os golpistas cobram por cursos e certificados supostamente exigidos para a contratação ou para o embarque em plataformas. Em outros, exigem pagamentos para avançar em etapas

inexistentes do processo seletivo ou solicitam dados pessoais sob o pretexto de dar continuidade à seleção.

No caso da Petrobras, há ainda uma frente paralela de desinformação. Plataformas que comercializam cursos preparatórios para concursos recorrem a informações antigas ou fora de contexto para alimentar a expectativa de novos editais, sugerindo a abertura iminente de certames que sequer foram anunciados pela companhia.

Para a Petrobras, a força da marca e o apelo como empregadora estão entre os principais fatores explorados por golpistas. “Temos um monitoramento ativo sobre a marca e recebemos denúncias das pessoas. Nos últimos meses foram 50 casos. Dependendo da gravidade, a área de segurança corporativa é acionada, podendo gerar responsabilização nas esferas cível e criminal”, diz o gerente geral de Efetivo, Jornadas e Relacionamento com Pessoas da estatal, Rodrigo Granja, ao Estadão/Broadcast Weekend.



Setor de petróleo vive um bom momento na contratação de mão de obra Foto: Marcos de Paula/Estadão

O interesse pelo segmento ajuda a dimensionar o tamanho do problema. O último concurso da Petrobras atraiu 220 mil inscritos, enquanto carreiras técnicas ligadas ao petróleo seguem entre as mais bem remuneradas da economia brasileira.

Dados da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) mostram que carreiras técnicas, como operadores de instalações, máquinas e montadores, tiveram rendimento de R\$ 5,1 mil em 2025, quase o dobro dos R\$ 2,7 mil de trabalhadores com o mesmo nível de escolaridade na população ocupada. Funções ligadas à perfuração e sondas de poços tiveram renda declarada superior a R\$ 18 mil. Já controladores da navegação marítima podem chegar a R\$ 40 mil. Adicionais como periculosidade e confinamento marítimo por longos períodos ajudam a inflar os valores.

Na Ocyan, a empresa observa, desde janeiro de 2025, aumento na frequência de tentativas de golpe envolvendo vagas, com média de até três ocorrências por mês. A empresa tem publicado alertas em seu site e reforçado que os processos seletivos são conduzidos exclusivamente por meios oficiais e não envolvem cobrança ou pagamento por parte dos candidatos.

A Modec também identificou anúncios e perfis falsos que usam o nome da companhia e até nomes de profissionais para dar credibilidade a falsas oportunidades. “Atualmente, não utilizamos consultorias para contratar vagas próprias no Brasil. As vagas são divulgadas no Portal de Oportunidades e no LinkedIn, onde temos implementado ações de conscientização para ajudar candidatos a identificar possíveis fraudes”, informou a empresa.

A companhia reforça o alerta para contatos por redes sociais e para qualquer cobrança de pagamentos para participação em seleções, exames médicos ou certificações, práticas que afirma não adotar.

Segundo dados da plataforma SOS Golpe, as táticas de golpes relacionados a emprego ou renda extra aumentaram 56% de março a abril. O prejuízo médio é de R\$ 464 por vítima.

A fundadora da empresa de proteção financeira Silverguard, Marcia Netto, pontua que o mercado de óleo e gás é especialmente explorado com o golpe do certificado. “Como é um setor altamente regulamentado, o candidato não estranha quando o ‘RH’ diz que ele precisa de uma certificação específica ou de segurança para ser contratado. Em um caso mapeado, a vítima pagou por um curso falso com promessa de liberação para ‘embarcar’, mas não teve nem retorno do processo”, detalha.

Fake news sobre novos concursos

Na Petrobras, o mapeamento interno aponta três frentes em que informações atreladas à companhia são falsas ou distorcidas: pagamentos atrelados à efetivação em uma vaga; exigência de compartilhar dados pessoais para seguir com a falsa candidatura à vaga; e plataformas de venda de cursos preparatórios para concursos. Nesse caso, o risco está na circulação de informações antigas.

O gerente da estatal ressalta que o último concurso da empresa ocorreu em 2023, para nível técnico, e que todos os aprovados já foram convocados, restando o cadastro de reserva válido até junho de 2027, sem obrigatoriedade de chamada, a menos que haja demanda da companhia. “Qualquer novo concurso seguirá o plano estratégico 2026-2030 e será divulgado no site da empresa”, diz.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/06/2026

AO MENOS CINCO GESTORAS SINALIZAM APETITE PARA COMPRAR DÍVIDAS DA RAÍZEN

Makalu, Geribá, Laplace e Mapa podem competir com IG4 por créditos da empresa

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



Plano de recuperação extrajudicial da Raízen prevê conversão de 45% das dívidas em ações Foto: Daniel Teixeira/Estadão - 18/09/2023

Gestoras especializadas em ativos problemáticos estão se posicionando para concorrer com o grupo IG4 Capital pelos créditos da Raízen, que tem R\$ 65 bilhões em dívidas. A Coluna apurou que Makalu, Geribá, Laplace e Mapa estruturam propostas para assumir dívida de credores da empresa.

Um dos fundamentos da disputa pelos créditos está na proposta do plano de recuperação extrajudicial, homologado na semana passada, de conversão de 45% das dívidas em ações, as quais têm um valor de mercado extremamente baixo neste momento. Com a conversão, os credores passarão a ter 80% do capital da Raízen. A depender do valor e do modelo de aquisição dos créditos, aqueles que emprestaram dinheiro para a joint venture da Cosan e da Shell poderiam recuperar um valor maior de recursos e reduzir o “haircut” (desconto) implícito nessa troca.

A visão é também de que dada a diversidade de credores - bancos, debenturistas e detentores de certificados de depósitos agrícolas (CRAs) - a conversão resultará em uma corporação sem controle definido, potencialmente, trazendo implicações em sua governança e gestão. Uma das fontes afirmou que os bancos, nessa conversão, são potencialmente o grupo que poderá restar com um volume maior de ações da Raízen, levando-os a ter ainda mais cadeiras no conselho de administração. “Bancos geralmente não querem ter responsabilidade fiduciária sobre empresas”, disse.

De olho em operações diferentes

Segundo fontes, a Makalu pretende avançar sobre os créditos concedidos às operações de açúcar e etanol da Raízen, dada a experiência com reestruturações no segmento, como as do Grupo Virgolino de Oliveira (GVO), Grupo Safras e da Usina Caeté.

A Geribá Investimentos, por sua vez, estaria olhando para os créditos relacionados às operações de combustíveis. Em abril, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou a venda da subsidiária no Acre da Brasil Biofuels (BBF) para a Japaratinga Participações, ligada à gestora Geribá Investimentos. A gestora Laplace têm mantido conversas essencialmente com bancos credores para dar saída a eles em diferentes estruturas, entre as quais, a criação de um veículo para gestão das ações, em modelo semelhante ao da IG4 na Braskem.

A Mapa Capital já tem a experiência de ter assumido a dívida da Casas Bahia, ao ficar com debêntures que eram do Bradesco e do Banco do Brasil. A gestora então converteu esses papéis em ações e passou a ter 85% da Casas Bahia, assumindo seu controle. O objetivo agora é reestruturar financeiramente e sanear a companhia, o que pode fazer as ações voltarem a subir na B3 e recuperar o valor da varejista.

IG4 apresenta três opções para aquisição

A IG4 apresentou três opções aos credores da Raízen e já dá início a rodada de conversas individuais com bancos e representantes dos detentores de títulos de dívida emitidos no exterior e no Brasil. De acordo com uma fonte próxima à questão, os valores financeiros a serem pagos pelos créditos serão diferentes.

O que a IG4 leva como argumento aos credores é a capacidade de fazer melhor a gestão da empresa, tendo um sócio único controlador da companhia em seu comando, especialmente durante esse período de reestruturação e recuperação de seu valor. Outro argumento está na potencial minimização das perdas que os credores terão com a conversão, já que as ações da Raízen são negociadas em bolsa em valores extremamente baixos.

As opções são: a aquisição em dinheiro dos créditos, não pelo valor de face, mas por um valor mais próximo ao que a ação é negociada neste momento; a troca por direitos creditórios futuros, implicando a recuperação do crédito quando a ação estiver mais valorizada - modelo Braskem - e troca por cotas do fundo de investimento (FIP) onde seriam alocadas as ações.

Embora a IG4 vá conduzir conversas individuais, os acordos só serão fechados se houver coesão para que a gestora fique com 50% mais 1 das ações convertidas. O prazo para a conversão, previsto no plano de recuperação extrajudicial, é março de 2027 e até lá existem diversas condições precedentes já acordadas no mesmo plano para esse desfecho.

Procuradas, as gestoras não comentaram.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/06/2026

‘BRASIL PODERIA OFERECER ENERGIA MAIS LIMPA, BARATA E COMPETITIVA’, AFIRMA PRESIDENTE DA ABRACE

Paulo Pedrosa critica oferta de subsídios, defende abertura do mercado e diz que inovação do setor está na transformação do consumo

Por Breno Damascena



Entrevista com

Paulo Pedrosa - Presidente executivo da Abrace Energia

Referência global na produção de energia limpa, o Brasil gera 86,8% da sua energia elétrica a partir de fontes renováveis, de acordo com dados do Balanço Energético Nacional (BEN), publicado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e pelo Ministério de Minas e Energia. No entanto, existem muitas oportunidades que o País não conseguiu aproveitar ainda.

Esta é a análise de Paulo Pedrosa, presidente executivo da Abrace Energia, entidade que representa mais de 50 grandes grupos industriais responsáveis por cerca de 50% do consumo de eletricidade da indústria brasileira. “Há muito tempo, o País perdeu o protagonismo da sua política energética, que passou a sofrer muita influência de decisões tomadas no Congresso e no Executivo”, comenta.

Economista e ex-secretário executivo do Ministério de Minas e Energia durante o governo do ex-presidente Michel Temer, Pedrosa critica a política de subsídios para painéis solares. “Tivemos uma explosão de painéis, que se espalharam pelo País de forma desordenada. A tecnologia se apresenta como uma energia limpa e barata, mas está sujando e encarecendo a energia”.

Enquanto lidera um debate sobre a transição energética global, o Brasil tenta se posicionar como importante ator no mercado de data centers e inteligência artificial. Esse caminho, segundo Pedrosa, deve passar por uma energia mais limpa, barata e segura. Ele também defende uma transição energética focada em estimular o consumo, em vez da produção.

Paulo Pedrosa é um dos painelistas confirmados no Energy Summit Global, evento global de inovação e empreendedorismo nos setores de energia e sustentabilidade. Com parceria do Estadão, o festival deve reunir mais de 12 mil participantes, 3,3 mil empresas e 300 palestrantes entre os dias 23 e 25 de junho no Rio de Janeiro.

Confira trechos da entrevista:

O Brasil tem uma das matrizes energéticas mais limpas do mundo. Estamos aproveitando bem as vantagens que isso traz ou desperdiçando as oportunidades?

O Brasil poderia fazer muito mais. A nossa vocação é única. Deveríamos ter uma estratégia de desenvolvimento baseada numa energia limpa e barata. Mas o enfoque na competitividade é tão importante quanto o foco na energia limpa. Nossa energia é barata e renovável, sem as condições atribuladas do Oriente Médio. Vivemos em paz com o mundo, temos a base mineral e agrícola para produzir produtos verdes e competitivos. Infelizmente, estamos estragando um pouco isso. Há muito tempo, o País perdeu o protagonismo da sua política energética, que passou a sofrer muita influência política de decisões tomadas no Congresso e mesmo na esfera do executivo. Essas decisões nos afastam daquele objetivo de energia limpa e barata.

Pode dar um exemplo desse cenário?

Por causa do modelo de subsídios, tivemos uma explosão de painéis solares, que se espalharam pelo País de forma desordenada. Eles se apresentam como uma energia limpa e barata, mas estão sujando e encarecendo a energia. Tem tanta energia nos momentos de sol que o operador do sistema (ONS) precisa desligar geradores que estão dando prejuízo. Há risco de apagão na hora em que tem muito sol, porque está sobrando energia. E depois, quando o sol se põe, temos risco de apagão porque o País não tem potência para equilibrar o sistema.



Paulo Pedrosa defende mudança no modelo de cobrança de energia elétrica, com mais transparência e menos subsídios para setores incentivados Foto: Felipe Rau/Estadão

O Brasil poderia estar melhor no campo da energia. Poderíamos oferecer uma energia melhor, mais limpa e mais barata para a nossa sociedade e dar maior competitividade para o País. O caminho do desenvolvimento passa pela industrialização desses produtos verdes e competitivos para o mundo.

O Brasil vem ocupando um papel de protagonismo nos debates sobre data centers e inteligência artificial. Como é que a energia pode ser uma vantagem geopolítica nesse ambiente tão competitivo?

Se a gente tiver aqui uma energia limpa, barata e segura, vamos trazer o data center. O data center é muito bacana, mas nós também vamos produzir plástico verde, exportar minério de ferro com maior valor agregado e exportar ligas de alumínio. O Brasil tem uma história ligada à exportação de produtos de pouco valor agregado, como produtos minerais ou agrícolas básicos. Esse salto da industrialização,

a partir da energia barata, será importante porque gera empregos de qualidade e recursos de impostos para as políticas públicas.

O sr. costuma falar sobre ‘transição energética verdadeira’. O que seria a transição energética falsa? Como é que isso funciona?

A transição energética é uma grande oportunidade para mudar o Brasil de patamar e acelerar o desenvolvimento. Porém, a transição energética tem de olhar o consumo. Hoje, olhamos muito para o incentivo à oferta de energia, sempre criando um custo adicional. O biometano é bacana, então vamos obrigar todo mundo a pagar mais caro pelo biometano. O etanol é bacana, então vamos misturar na gasolina. O combustível da aviação é bacana, então vamos encarecer a passagem de avião para botar mais combustível renovável de aviação.

Precisamos olhar para o consumo: aumentar o consumo de energia e incentivar, por exemplo, a eletrificação dos processos produtivos, motores elétricos, caldeiras elétricas. Da mesma forma que a turbina eólica tem incentivos, a caldeira elétrica deveria ter incentivos. A inovação está no padrão do consumo.

O Energy Summit se propõe a falar de inovação e empreendedorismo no setor de energia. Como é que se inova nesse setor, que tem um alto custo de capital e forte interferência política?

A inovação está nesse espaço do consumo. Está, por exemplo, na dona de casa usar a máquina de lavar no horário de pico da energia solar, quando está mais barata. A pessoa paga menos e ajuda o setor a lidar com a sobra de energia. Também vamos ter agregadores de carga com mesas de controle para gerenciar o consumo de vários consumidores e oferecer energia para o sistema.

Isso é algo que já acontece no exterior, como uma empresa regular o ar do shopping center e deixar o ar um pouquinho mais quente durante meia hora. Ninguém morre, mas aquilo libera para o sistema uma energia que, naquele momento, é caríssima. Então a conta do shopping fica mais barata, o condomínio fica mais barato e, com isso, os produtos também podem se beneficiar.

A inteligência está na organização do mercado e dos padrões de consumo, a partir de sinais de preço corretos, baterias localizadas e armazenamento de calor. Até um simples timer que vai ligar a máquina de lavar na hora da energia barata e não na hora da energia cara.

A Abrace calcula que os consumidores de energia elétrica pagaram mais de R\$ 100 bilhões em ineficiências e subsídios. Pode me explicar como funciona essa conta?

Na conta de energia tem muita coisa que as pessoas normalmente não observam. A gente subsidia a energia renovável, que é a mais barata do País hoje, subsidia o custo caro da energia nuclear e subsidia mais um conjunto de políticas públicas que deveriam estar no orçamento da União e não na conta de energia. O setor está desequilibrado por causa dos painéis solares. Esse desequilíbrio provoca um custo que seria desnecessário se o setor estivesse mais organizado. E quem paga não é quem deu causa a ele. Isso não parece adequado.



Para executivo, incentivos a energia limpa podem estar produzindo uma energia suja e cara Foto: Pascal Rossignol/Reuters

E tem alguma solução no horizonte? O que enxerga como possibilidades?

O movimento de ‘despioramento’ já começou. Foi aprovada uma lei que começa a organizar o preço da energia. Acho que o setor tem de se unir em torno disso. Precisamos olhar mais para o consumo. Ano eleitoral traz oportunidades de discutir quais são os



melhores caminhos para o País.

Nesse ano eleitoral, a energia vai fazer parte dos debates políticos?

O Brasil está em um momento muito polarizado. Acho que esse debate vai acontecer sem a repercussão que mereceria, mas vai acontecer. Já estamos dialogando com (representantes de) campanhas presidenciais e estamos articulando a Frente Nacional de Consumidores.

O sr. propõe um debate sobre a abertura de mercado do mercado de energia no Brasil. Quais seriam as vantagens deste tipo de movimento para o consumidor brasileiro?

A abertura de mercado não é feita só para o consumidor ganhar. Ela é feita para todo mundo ganhar. Para que a abertura do mercado seja boa, ela tem de ser boa para o consumidor e para o sistema. O consumidor tem de ter o sinal de preço correto para saber qual é o horário da energia mais barata. Ele reage de forma inteligente a sinais de preços inteligentes. É isso que a abertura de mercado tem de proporcionar: um modelo que seja bom para todos. Eu posso ter, por exemplo, um boiler elétrico para esquentar a água do meu banho quando a energia estiver barata ou mesmo ter uma bateria na minha casa, além de um painel solar. A abertura do mercado, associada a preços corretos para a energia, vai fazer um sistema melhor para todo mundo.

E esse debate está avançando em um ritmo adequado?

Tem um cronograma. Agora ele precisa se organizar para que essas coisas aconteçam. Não adianta só abrir o mercado sem ter o preço correto, que é uma das bandeiras que a gente levanta.

Hoje, o Brasil tem energia suficiente para abastecer o País e se tornar competitivo globalmente?

Temos muita energia quando não precisamos. Nós devemos organizar esse setor para ele trazer melhores resultados. Não há um problema grave no Brasil de falta de energia. Existe um problema localizado de falta de potência.

Qual é o caminho para modernizar o setor elétrico?

Estamos em um momento complexo. Está difícil para todo mundo, até para quem apostou em soluções que contam com incentivos do sistema. Este é um momento de unidade. É o diálogo que vai nos levar ao caminho do aperfeiçoamento. Todo mundo tem de perder um pouquinho para que todo mundo ganhe muito no futuro. O setor está maduro e isso passa por parar de inventar coisa que aumenta o custo da energia, corrigir as distorções e consertar o sinal de preço, fazendo com que cada um ganhe conforme a contribuição que traz para o sistema e pague conforme o custo que provoca.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/06/2026

MOTTA INDICA QUE VAI MANTER RELATOR DE RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDA RURAL CRITICADO PELO AGRO

Presidente da Câmara cita necessidade de preservar coerência do texto e ressalta que há limites de alteração - os deputados podem acatar ou rejeitar as mudanças no Senado

Por Danielle Brant e Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), afirmou que a tendência é de manter o deputado Afonso Hamm (PP-RS) na relatoria do projeto de renegociação das dívidas rurais, apesar das críticas da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) à atuação do parlamentar.

O projeto foi aprovado no Senado no dia 10, sob críticas do governo. Como os senadores mexeram no texto, a Câmara dará a palavra final sobre a proposta.

“Nós sempre mantemos esse costume de que quem relatou a matéria na Câmara, quando a matéria volta, continua relatando, até para manter a coerência do texto”, afirmou.

“Tem que lembrar também que a gente tem limite do que pode se mexer no texto. Quando altera, nós não podemos mais botar assuntos que não estiveram. A gente tende a manter o relator”, disse.



Como mostrou o Estadão/Broadcast, o setor produtivo vem defendendo a mudança de relator na Casa. Liderança de entidade do agro aponta, sob reserva, que o setor defende um relator moderado e com capacidade de diálogo em um projeto “dessa significância”.

Motta indicou que vai manter Hamm à frente da relatoria do projeto de renegociação de dívidas rurais Foto: Lula Marques/Agência Brasil

Um dos nomes cotados era o do deputado Alceu Moreira (MDB-RS), que participou das discussões com governo, senadores e entidades agropecuárias. Já o governo articulava que fosse indicado um parlamentar da base aliada, como o líder do governo na Câmara, deputado federal Paulo Pimenta (PT-RS), ou que fosse nomeado alguém “alheio à discussão”, sem ligação com a bancada da agropecuária.

O agronegócio quer acelerar a votação do projeto na Câmara para que ele seja implementado para o próximo Plano Safra, que começa em 1º de julho, em menos de 15 dias. Em contrapartida, como mostrou o Estadão/Broadcast, o governo trabalha para segurar o texto, alegando elevado impacto fiscal da medida — o projeto é visto como “pauta-bomba”. O governo também sinaliza que pode vetar ou judicializar o tema por potencialmente ferir a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

Ainda não há data para apreciação do tema na Casa. Ao Estadão, Motta disse que vai deixar o “assunto amadurecer um pouco” para “entender qual será o momento de ser votado”. Motta disse que, mesmo durante a votação no Senado, já indicou ao presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), que precisaria conhecer a proposta, ouvir o governo e ser “correto do ponto de vista fiscal” ao analisar o impacto do projeto.

Já a FPA quer mostrar a Motta que a renegociação das dívidas não é uma “pauta-bomba” e trabalha para “sensibilizá-lo” quanto à necessidade de análise célere do tema.

A bancada do agro refuta a alcunha ao projeto dada pelo governo, alegando que o texto é autorizativo, ou seja, autoriza o governo a usar os recursos dos fundos para a criação de uma linha especial de refinanciamento. Um encontro entre a diretoria da bancada e Motta para tratar do projeto está previsto para a próxima terça-feira, em Brasília.

Motta tem se mostrado insatisfeito com a versão aprovada no Senado, reclamando a interlocutores que o projeto ficou “muito ampliado”. À bancada do agro, a maior do Congresso, ele vem passando o recado de que o texto precisará ser “aperfeiçoado” pela Câmara e que ouvirá todos contrapontos envolvidos, tanto do governo quanto do setor produtivo.

A bancada contesta as projeções do Ministério da Fazenda, que estima impacto de R\$ 140 bilhões em 13 anos, e calcula efeito menor, de R\$ 65 bilhões no período, com custo máximo de R\$ 5 bilhões por ano e potencial de alcance de até R\$ 100 bilhões em financiamentos “estressados” que atendam aos critérios do enquadramento do texto.

Técnicos do Legislativo que construíram a proposta argumentam que o impacto fiscal é menor dado o caráter autorizativo do projeto e a previsão de funding de recursos de fundos supervisionados pela Fazenda, como fundos constitucionais, sem impacto no resultado primário.

Ajustes no texto

Em meio à pressão para que o projeto seja votado “o quanto antes”, a FPA acena para possíveis ajustes no texto. O presidente da bancada, deputado federal Pedro Lupion (Rep-PR), afirmou, em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast, que a frente está disposta a negociar e articular mudanças quanto ao parecer, desde que o projeto “não perca sua essência”. “Vejo uma negociação ampla dentro da Câmara, para trabalhar isso profundamente, mas também temos pressa”, afirmou Lupion.

Mas a margem para alterações na Câmara é “pequena”, como lembra Motta. Entre os pontos que são sensíveis ao governo e ao setor bancário e vistos como “difíceis” de serem revisados pela bancada da agropecuária está a abrangência do projeto que inclui dívidas de produtores adimplentes (com pagamento em dia das prestações) e a inclusão de empréstimos não bancários, firmados entre produtores e fornecedores por meio de Cédulas de Produto Rural (CPRs).

Já o governo considera “inegociável” a exclusão do projeto à autorização de uso de recursos do Fundo Social do Pré-Sal, sob argumento de que configura desvio de finalidade.

Parlamentares ouvidos pela reportagem reconhecem que a Câmara “não tem muito o que fazer” quanto ao texto. Para esses parlamentares, ou a Câmara aceita o substitutivo aprovado pelo Senado como está ou rejeita o texto. Não há muita margem de manobra para alterações no projeto, disse um senador. Há ainda a possibilidade de o governo vetar trechos do projeto.

A liderança do governo na Câmara passou a defender nesta semana a retomada do texto original do projeto de lei, versão aprovada na Casa em julho de 2025.

Em nota à imprensa, Paulo Pimenta afirmou que a prioridade do governo será “construir uma articulação para restabelecer a proposta original, concebida para atender agricultores gaúchos prejudicados por sucessivas estiagens e pelas enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/06/2026

INVESTIMENTO EM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA É RECORDE, MAS PERDE FÔLEGO, APONTA FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL

De acordo com relatório, investimento global em transição energética atingiu US\$ 3,3 trilhões no ano passado, incluindo US\$ 2,3 trilhões em energia limpa

Por Ana Paula Machado (Broadcast)

Os investimentos em energia limpa alcançaram patamar recorde em 2025, mas o impulso global nessa direção perdeu fôlego: pela primeira vez em mais de uma década houve recuo nas políticas públicas



voltadas para a transição energética. As conclusões fazem parte de um levantamento do Fórum Econômico Mundial, que divulgou nesta quinta-feira, 18, o Índice de Transição Energética.

De acordo com o relatório, desenvolvido em colaboração com a Accenture, o investimento global em transição energética atingiu volume recorde de US\$ 3,3 trilhões, incluindo US\$ 2,3 trilhões em energia limpa.

Painéis solares nas proximidades de Lancaster, na Califórnia Foto: Mario Tama/AFP

O Brasil figura entre os 20 países líderes em energia renovável, na 17ª posição no Índice de Transição Energética (ETI, na sigla em inglês), à frente dos Estados Unidos, que ocupam o 19º lugar. O ETI



avalia o desempenho dos sistemas energéticos nacionais em três dimensões principais — segurança, sustentabilidade e equidade — e a prontidão do ambiente habilitador para apoiar a transição. As pontuações gerais do ETI permaneceram amplamente inalteradas de um ano para outro, refletindo a desaceleração no impulso global.

Na América Latina, o País lidera o índice. Segundo o levantamento, o Brasil combina um forte fornecimento de energia doméstica com um sistema elétrico altamente renovável, ao mesmo tempo em que continua a expandir a energia solar e eólica, os biocombustíveis e os combustíveis sustentáveis para a aviação.

Além disso, a rede elétrica brasileira também continuou a se fortalecer, com as perdas de transmissão e distribuição caindo significativamente, à medida que anos de investimento começam a dar frutos. “Isso contribuiu para melhorar a eficiência em todo o maior sistema elétrico interligado da América Latina”, diz o estudo.

Segundo o relatório, entre as principais economias, a China, que ocupa a 14.^a colocação, continuou a escalar o investimento em energia limpa em níveis recordes, enquanto os Estados Unidos mantiveram um forte desempenho em segurança energética, apesar de uma leve queda geral.

Segundo o levantamento, a divergência regional está sendo moldada por pressões estruturais. A demanda global por eletricidade cresceu 3%, impulsionada pela eletrificação, refrigeração, infraestrutura digital e IA, e está emergindo como uma restrição definidora na transição.

As economias emergentes representam cerca de 80% do crescimento da demanda, mas continuam enfrentando custos de financiamento mais altos e lacunas de infraestrutura. Enquanto isso, apesar do investimento recorde geral, o capital em energia limpa permanece altamente concentrado, com cerca de 75% fluindo para um pequeno número de economias, ampliando a lacuna entre onde o capital é implantado e onde a demanda está aumentando.

O relatório identifica três prioridades para sustentar o progresso: incorporar segurança e resiliência no design do sistema energético desde o início, em vez de como resposta a crises; desbloquear a entrega, acelerando a expansão da rede e a capacidade de integração do sistema; e restaurar a capacidade de investimento por meio de estruturas políticas estáveis e fluxos de capital direcionados, particularmente para as economias emergentes que impulsionarão a maior parte do crescimento da demanda futura.

“Os países que agirem em todas as três frentes estarão mais bem posicionados para transformar as pressões de hoje em uma vantagem competitiva duradoura em um cenário global em mudança.”

A interrupção no Estreito de Ormuz intensificou as pressões existentes identificadas no índice, reforçando o grau em que os sistemas de energia permanecem expostos a choques geopolíticos, com economias emergentes dependentes de importação particularmente afetadas. Riscos de fornecimento e restrições estruturais estão colocando os países sob pressão crescente e desigual, com implicações para a acessibilidade, resiliência e sustentabilidade a longo prazo. “A transição energética não está retrocedendo, mas está se fragmentando”, disse, em nota, o chefe do Centro de Energia e Materiais do Fórum Econômico Mundial, Roberto Bocca.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/06/2026

SETOR DE PETRÓLEO VIVE BOOM COM SALÁRIOS DE ATÉ R\$ 40 MIL, MAS TEM ONDA DE GOLPES DE FALSO EMPREGO

O movimento recolocou empresas como Petrobras, Modec e Ocyan no radar de jovens profissionais e trabalhadores em busca de estabilidade financeira e carreira internacional

Por Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - O setor de petróleo voltou a viver no Brasil um clima que lembra os anos de boom da década passada. Com contratações no maior ritmo desde 2010, o setor reacendeu o fascínio por uma das raras indústrias capazes de combinar remuneração elevada, demanda aquecida e perspectiva de ascensão rápida. Em plataformas, sondas e operações marítimas, os salários podem ultrapassar R\$ 40 mil por mês. O movimento recolocou empresas como Petrobras, Modec e Ocyan no radar de jovens profissionais e trabalhadores em busca de estabilidade financeira e carreira internacional.

Mas o novo ciclo de expansão trouxe um efeito colateral típico da era digital: a explosão dos golpes de falso emprego. Empresas como Petrobras, Modec e Ocyan intensificaram ações para conter anúncios fraudulentos, perfis falsos e cobranças indevidas feitas em nome de processos seletivos. O alvo é previsível: jovens atraídos pela perspectiva de embarcar em uma indústria conhecida pelos altos salários e pela escassez de mão de obra qualificada.

O alerta mais simbólico veio da própria presidente da estatal, Magda Chambriard, que denunciou no LinkedIn um vídeo falso usando sua imagem para vender cursos ligados ao pré-sal. “Tempos delicados”, escreveu. “Não podemos compactuar com esse mau uso (diria até criminoso) das nossas redes sociais.”

O episódio expõe como o novo ciclo de crescimento do petróleo brasileiro acontece em um mercado de trabalho radicalmente diferente daquele do último boom da indústria. Desta vez, além de disputar talentos, as empresas também precisam proteger candidatos em um ambiente dominado por redes sociais, recrutamento digital e fraudes cada vez mais sofisticadas.

As fraudes costumam começar com anúncios falsos de vagas em empresas conhecidas do setor, mas assumem diferentes formatos para extrair dinheiro ou informações pessoais dos candidatos. Em alguns casos, os golpistas cobram por cursos e certificados supostamente exigidos para a contratação ou para o embarque em plataformas. Em outros, exigem pagamentos para avançar em etapas inexistentes do processo seletivo ou solicitam dados pessoais sob o pretexto de dar continuidade à seleção.

No caso da Petrobras, há ainda uma frente paralela de desinformação. Plataformas que comercializam cursos preparatórios para concursos recorrem a informações antigas ou fora de contexto para alimentar a expectativa de novos editais, sugerindo a abertura iminente de certames que sequer foram anunciados pela companhia.

Para a Petrobras, a força da marca e o apelo como empregadora estão entre os principais fatores explorados por golpistas. “Temos um monitoramento ativo sobre a marca e recebemos denúncias das pessoas. Nos últimos meses foram 50 casos. Dependendo da gravidade, a área de segurança corporativa é acionada, podendo gerar responsabilização nas esferas cível e criminal”, diz o gerente geral de Efetivo, Jornadas e Relacionamento com Pessoas da estatal, Rodrigo Granja, ao Estadão/Broadcast Weekend.



Setor de petróleo vive um bom momento na contratação de mão de obra Foto: Marcos de Paula/Estadão

O interesse pelo segmento ajuda a dimensionar o tamanho do problema. O último concurso da Petrobras atraiu 220 mil inscritos, enquanto carreiras técnicas ligadas ao petróleo seguem entre as mais bem remuneradas da economia brasileira.

Dados da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) mostram que carreiras técnicas, como operadores de instalações, máquinas e montadores, tiveram rendimento de R\$ 5,1 mil em 2025, quase o dobro dos R\$ 2,7 mil de trabalhadores com o mesmo nível de escolaridade na população ocupada. Funções ligadas à



perfuração e sondas de poços tiveram renda declarada superior a R\$ 18 mil. Já controladores da navegação marítima podem chegar a R\$ 40 mil. Adicionais como periculosidade e confinamento marítimo por longos períodos ajudam a inflar os valores.

Na Ocyan, a empresa observa, desde janeiro de 2025, aumento na frequência de tentativas de golpe envolvendo vagas, com média de até três ocorrências por mês. A empresa tem publicado alertas em seu site e reforçado que os processos seletivos são conduzidos exclusivamente por meios oficiais e não envolvem cobrança ou pagamento por parte dos candidatos.

A Modec também identificou anúncios e perfis falsos que usam o nome da companhia e até nomes de profissionais para dar credibilidade a falsas oportunidades. “Atualmente, não utilizamos consultorias para contratar vagas próprias no Brasil. As vagas são divulgadas no Portal de Oportunidades e no LinkedIn, onde temos implementado ações de conscientização para ajudar candidatos a identificar possíveis fraudes”, informou a empresa.

A companhia reforça o alerta para contatos por redes sociais e para qualquer cobrança de pagamentos para participação em seleções, exames médicos ou certificações, práticas que afirma não adotar.

Segundo dados da plataforma SOS Golpe, as táticas de golpes relacionados a emprego ou renda extra aumentaram 56% de março a abril. O prejuízo médio é de R\$ 464 por vítima.

A fundadora da empresa de proteção financeira Silverguard, Marcia Netto, pontua que o mercado de óleo e gás é especialmente explorado com o golpe do certificado. “Como é um setor altamente regulamentado, o candidato não estranha quando o ‘RH’ diz que ele precisa de uma certificação específica ou de segurança para ser contratado. Em um caso mapeado, a vítima pagou por um curso falso com promessa de liberação para ‘embarcar’, mas não teve nem retorno do processo”, detalha.

Fake news sobre novos concursos

Na Petrobras, o mapeamento interno aponta três frentes em que informações atreladas à companhia são falsas ou distorcidas: pagamentos atrelados à efetivação em uma vaga; exigência de compartilhar dados pessoais para seguir com a falsa candidatura à vaga; e plataformas de venda de cursos preparatórios para concursos. Nesse caso, o risco está na circulação de informações antigas.

O gerente da estatal ressalta que o último concurso da empresa ocorreu em 2023, para nível técnico, e que todos os aprovados já foram convocados, restando o cadastro de reserva válido até junho de 2027, sem obrigatoriedade de chamada, a menos que haja demanda da companhia. “Qualquer novo concurso seguirá o plano estratégico 2026-2030 e será divulgado no site da empresa”, diz.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/06/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

ATLAS LITHIUM AVANÇA NA INSTALAÇÃO DE PLANTA INDUSTRIAL NO BRASIL E PREVÊ INAUGURAÇÃO EM 2027

Unidade faz parte do Projeto Neves, principal ativo da companhia, no Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais, com investimento previsto de até R\$ 2 bi

Por Cibelle Bouças, Valor — Belo Horizonte



Demandas da IA e da indústria automobilística empurram expansão da indústria de lítio — Foto: Divulgação/Sigma Lithium

A Atlas Lithium Corporation fez avanços na implantação da planta industrial de processamento de lítio no Brasil. A unidade de processamento por separação por meio denso (DNS), fabricada na África do Sul, já está em território brasileiro, pronta para montagem.

A companhia já selecionou quatro fornecedores para dar início às obras. A expectativa é que a planta comece a operar entre o terceiro e o quarto trimestres de 2027.

A planta industrial foi trazida para o Brasil em navio fretado, que desembarcou no porto de Santos (SP). “Foram 143 contêineres, de 140 cúbicos metros cada um. Estão aqui em Minas Gerais, em um local seguro, aguardando o início da montagem”, afirma Marc Fogassa, CEO e presidente da Atlas Lithium, ao Valor.

A planta usa a técnica DNS, na qual o espodumênio passa por britagem e por um processo de decantação para separação do material com maior concentração de lítio. O processo dispensa o uso de barragens porque não gera rejeito líquido.

O custo da planta é estimado entre US\$ 25 milhões e US\$ 26 milhões, incluindo frete, impostos e taxas. A unidade terá capacidade inicial para produzir 146 mil toneladas de concentrado de lítio a partir de espodumênio por ano, com potencial para dobrar de tamanho, o que dependerá das condições do mercado, segundo Fogassa.

A unidade faz parte do Projeto Neves, principal ativo da companhia, localizado em Araçuaí, na região do Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais, com 557 quilômetros quadrados em direitos minerários, área quase três vezes maior que a da Sigma Lithium. O investimento previsto na implantação do projeto é de R\$ 1,5 bilhão a R\$ 2 bilhões. O negócio tem uma taxa interna de retorno estimada em 145%, com valor presente líquido de US\$ 539 milhões e retorno previsto em 11 meses.

A Atlas Lithium já escolheu quatro empresas para dar início às obras. A Promon Engenharia será responsável por etapas de engenharia detalhada. A TSX Engineering fará a gestão da implementação do projeto. A Cerne Construções fará a construção das estruturas administrativas e operacionais, e a RETC Infraestrutura fará as obras de terraplenagem e construção civil. “Acredito que, nos próximos dois ou três meses, concluímos a escolha dos fornecedores”, diz Fogassa.

A empresa também negocia a contratação de fornecedores para outras etapas do projeto. A previsão é que sejam gerados entre 3,5 mil e 4,5 mil empregos diretos e indiretos durante as obras e 500 empregos diretos na fase de operação industrial. O CEO diz que a média salarial dos funcionários da Atlas em Araçuaí é de R\$ 12.703 por pessoa, bem acima da média salarial da região, de R\$ 2.222, segundo o IBGE.

Demanda de inteligência artificial

Segundo ele, o custo projetado para a mina é de US\$ 489 por tonelada de concentrado de lítio produzido, o que torna a operação atrativa, considerando que o preço internacional do concentrado gira em torno de US\$ 2,5 mil por tonelada. “Há uma demanda crescente de data centers para inteligência artificial, que não podem ficar sem energia nem um milésimo de segundo. E a única forma de garantir isso é fazendo backup com bateria de lítio”, observa Fogassa.

A produção já tem destino certo. A Atlas Lithium conta com três parceiros para fornecimento da produção esperada. A Mitsui comprará 15 mil toneladas da produção inicial de 150 mil toneladas da companhia. As chinesas Chengxin e Yahua investiram, cada uma, US\$ 5 milhões e se

comprometeram a adquirir 60 mil toneladas em cinco anos, com pagamento antecipado de US\$ 20 milhões. A Yahua é uma fornecedora da Tesla, e a Chengxin é uma importante fornecedora da BYD.

Além do Projeto Neves, a empresa tem outros alvos, incluindo o Projeto Salinas, localizado próximo à antiga área da Latin Resources, adquirida pela Pilbara Minerals, em 2024, por US\$ 370 milhões. As perfurações iniciais em Salinas indicaram mineralização de lítio próxima à superfície. A área é considerada uma provável segunda fronteira de expansão.

A Atlas Critical Minerals, subsidiária da Atlas Lithium, também apresenta avanços no projeto de extração de grafite. A empresa anunciou, em março, a consolidação do corredor mineralizado contínuo de grafite de 11 quilômetros em Minas Gerais. A área total do projeto foi ampliada em 124%, para 2,8 mil hectares. Os testes, segundo Fogassa, revelaram teores de carbono grafítico de até 19,4%.

“Enviamos várias amostras a um laboratório em Illinois, nos Estados Unidos, e purificamos esses concentrados, alcançando 99,9% de pureza de carbono. Isso qualifica o grafite para uso em reatores nucleares”, disse Fogassa, que também é CEO e presidente da subsidiária.

Ele observa que uma tonelada de grafite para uso nuclear é vendida, em média, a US\$ 30 mil, enquanto no caso do grafite para bateria de carro elétrico, que tem uma exigência de pureza menor, o preço gira em torno de US\$ 15 mil a tonelada.

A Atlas Lithium é listada na Nasdaq e possui mais de 10 mil acionistas. Os maiores acionistas da empresa são o fundador, Marc Fogassa, com 17,66% do capital, o conglomerado japonês Mitsui & Co., que investiu US\$ 30 milhões na empresa e detém hoje 6,34% das ações, e a gestora de fundos americana Citadel, que aportou outros US\$ 10 milhões e tem 4,04% do capital. A empresa detém 21% de participação na Atlas Critical Minerals, também listada na Nasdaq.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2026

DTA E TRANSPORTE MULTIMODAL AUMENTAM EFICIÊNCIA NA LOGÍSTICA

Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA) permite que uma carga seja transferida entre diferentes pontos com suspensão tributária, explica Rosa Amador, diretora comercial da Samsung SDS

Por Dino — São Paulo



Foto: *Imagem do*
Magnific/muhammad.abdullah

Com o Brasil batendo recorde de importação e exportação, empresas e operadores logísticos buscam transportar as cargas de maneira mais econômica e ágil. Uma etapa importante nesse processo é a Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA), documento utilizado para permitir o transporte de mercadorias sob controle da alfândega, a partir de portos ou aeroportos até o ponto de

conclusão de trânsito, como, por exemplo, um Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA).

"A DTA permite que a carga importada seja transferida entre diferentes recintos alfandegados com suspensão tributária, o que traz mais flexibilidade para o planejamento logístico e operacional das empresas", afirma Rosa Amador, diretora comercial da Samsung SDS, braço de logística e tecnologia da informação (TI) do Grupo Samsung.

Em um cenário no qual os fluxos globais estão mais sensíveis a interrupções e custos adicionais, a DTA ajuda a reduzir gargalos portuários e ampliar a eficiência. Rosa Amador destaca a importância da

logística multimodal, quando há mais de um meio de transporte envolvido, mesclando modais rodoviário, ferroviário e aéreo.

"Ao combinar diferentes modais de transporte de forma estratégica, as empresas conseguem criar rotas mais flexíveis e resilientes, reduzindo a dependência de um único modal ou ponto de operação. Isso permite respostas mais rápidas diante de atrasos portuários, restrições operacionais ou oscilações de capacidade", pontua a executiva.

Essa abordagem também é comumente utilizada em meio a eventos climáticos extremos. Um exemplo foi a forte seca na região Norte em 2023, quando a Samsung SDS utilizou rotas rodoviárias alternativas, balsas e cabotagem.

"A combinação entre DTA e multimodalidade permite às empresas direcionar mercadorias para recintos alfandegados mais estratégicos, próximos aos centros de distribuição ou plantas produtivas, reduzindo tempo de armazenagem e custos logísticos", explica a diretora comercial da Samsung SDS.

Outro ponto importante é a maior flexibilidade operacional, permitindo adequar o modal de transporte conforme prazo, custo ou necessidade da carga. "A Samsung SDS possui licença de DTA para operar em todos os portos e aeroportos do Brasil, por isso atua justamente na construção dessas soluções integradas, estruturando operações multimodais alinhadas às necessidades de cada cliente, com gestão centralizada, visibilidade ponta a ponta e inteligência operacional para otimizar o fluxo das importações", acrescenta.

Apesar dos avanços, Rosa Amador avalia que ainda existem desafios importantes relacionados à infraestrutura, integração operacional e burocracia regulatória. Isso ocorre porque a operação multimodal exige alto nível de coordenação entre diferentes agentes logísticos, terminais alfandegados e modais de transporte, o que demanda processos muito bem estruturados e monitoramento constante.

"Como operador multimodal e empresa certificada como Operador Econômico Autorizado (OEA), a Samsung SDS investe em plataformas digitais, monitoramento em tempo real e inteligência de dados para ampliar a previsibilidade das operações, otimizar fluxos logísticos e proporcionar maior controle sobre o transporte internacional e doméstico das cargas", detalha Rosa Amador.

Para saber mais, basta acessar o site da Samsung SDS:

<https://www.samsungsd.com/la/index.html>

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2026

DURIGAN DEFENDE NÃO INCLUIR OUTROS ASSUNTOS NA PEC DO FIM DA 6X1

Ministro da Fazenda se referiu a temas como a PEC do Trabalho Flexível, e destacou que fim da 6x1 é um tema de qualidade de vida e que, ainda que provoque custos a alguns setores, "tem que ser assimilado"

Por Hamilton Ferrari, Valor — Brasília



Ministro da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Wenderson Araujo/Valor

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, defendeu, nesta quinta-feira (18), a não inclusão de outros assuntos na proposta de emenda à Constituição que trata sobre o fim da escala 6x1, a jornada semanal com seis dias de trabalho e um de descanso.

Em entrevista à TV Metrôpoles, Durigan respondeu sobre a possibilidade de votação da proposta com temas que

constam na PEC do Trabalho Flexível, que prevê a escolha dos empregados pelo regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) ou pela adesão a um regime flexível baseado em horas trabalhadas.

"Há necessidade de se discutir outros temas? Eu não misturaria. Eu não traria agora um tema novo, atrasando a aprovação da [PEC] 6x1, até porque isso pode se perder", defendeu. "Acho que é o caso de a gente avançar e eu não fecharia a porta para discutir, por exemplo, o espaço que uma negociação coletiva pode ter na definição de determinados itens do mundo do trabalho", acrescentou.

Durigan disse que pressão setorial é grande pelas 'pautas-bomba' Durigan disse que a maioria dos trabalhadores está na escala 5x2. Afirmou que os brasileiros que estão na escala 6x1 são aqueles que não tiveram tempo para se capacitar, população negra e mulheres.

"Eu, como sempre sou a favor de justiça social e mais igualdade, não tenho como deixar de defender [a PEC 6x1]", disse. "Me parece uma questão central no mercado de trabalho", acrescentou.

Durigan declarou ainda que é um tema de qualidade de vida e que, ainda que provoque custos e confortos a alguns setores, "tem que ser assimilado".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2026

PRIMEIROS PETROLEIROS ATRAVESSAM ORMUZ APÓS ACORDO ENTRE EUA E IRÃ

Empresas de navegação avaliam, por outro lado, que ainda levará tempo para que o tráfego pelo estreito retorne aos níveis anteriores à guerra, já que ainda é necessário garantir o acesso seguro e remover minas

Por Maya Gebeily, Rami Ayyub e Jonathan Saul, Em Reuters — Beirute, Jerusalém e Londres



FOTO DE ARQUIVO: O petroleiro HELGA está 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

Três superpetroleiros de bandeira saudita transportando 6 milhões de barris de petróleo bruto navegaram pelo Estreito de Ormuz nesta

quinta-feira (18), horas depois de o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, assinar um acordo com o Irã para encerrar a guerra que tem perturbado o abastecimento global de energia.

Trump assinou na quarta-feira o "memorando de entendimento" para pôr fim à guerra, assim como o presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, antecipando sua entrada em vigor em dois dias em relação ao previsto anteriormente. O documento prevê a reabertura imediata do Estreito de Ormuz e a suspensão do bloqueio dos Estados Unidos aos portos iranianos.

Embora empresas de navegação digam que ainda levará tempo para que o tráfego pelo estreito retorne aos níveis anteriores à guerra, já que ainda é necessário garantir o acesso seguro e remover minas, houve sinais imediatos de impacto.

Navios que antes poderiam ocultar sua posição desligando seus transponders agora transmitiam suas localizações, preparados para atravessar o estreito.

Os contratos futuros do petróleo Brent, referência global, caíram mais 2%, para abaixo de 78 dólares por barril, o menor nível desde o início dos ataques.

O memorando entre Estados Unidos e Irã inicia um período de negociações de 60 dias para alcançar um acordo definitivo sobre a guerra, lançada por Trump em fevereiro em conjunto com o primeiro-ministro israelense, Benjamin Netanyahu.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2026

MINÉRIO DE FERRO RECUA 1,13% NA BOLSA DE DALIAN

China divulgou dados econômicos aquém das expectativas, e Estados Unidos e Irã chegaram a um acordo para encerrar a guerra, derrubando o preço do petróleo, que dava sustentação ao minério

Por Valor — São Paulo



O contrato futuro do minério de ferro com vencimento em setembro, o mais negociado na bolsa de Dalian, fechou em queda de 1,13%, cotado a 747 yuans (US\$ 110,5) — Foto: Leo Pinheiro/Valor

O preço do minério de ferro voltou a recuar nesta quinta-feira (18), em meio a pressões pelo lado da oferta e também da demanda.

O contrato futuro do minério de ferro com vencimento em setembro, o mais negociado na bolsa de Dalian, fechou em queda de 1,13%, cotado a 747 yuans (US\$

110,5).

A consultoria ANZ Research aponta, em relatório, que a notícia de que os embarques da commodity a partir do principal porto ligado à mina de Simandou, na Guiné, tiveram um aumento repentino já vinha pressionando a cotação do minério nos últimos dias.

Juntando-se a isso, nesta semana, a China divulgou dados econômicos aquém das expectativas, e Estados Unidos e Irã chegaram a um acordo para encerrar a guerra, derrubando o preço do petróleo, que dava sustentação ao minério.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2026

TCU FAZ ALERTA SOBRE SITUAÇÃO FINANCEIRA DAS ESTATAIS

Segundo o tribunal, algumas empresas já representam risco imediato para as contas públicas, como os Correios, enquanto outras acumulam problemas que, se não enfrentados, tendem a se agravar

Por Giordanna Neves e Jéssica Sant'Ana — De Brasília

O Tribunal de Contas da União (TCU) alertou o governo federal para o aumento do risco de a União ter de socorrer financeiramente as estatais não dependentes nos próximos anos. Em parecer sobre as contas da União de 2025, aprovado na semana passada, a Corte apontou que a piora da situação econômica de diversas empresas federais e o acompanhamento insuficiente realizado pelos ministérios responsáveis ampliam a probabilidade de novos aportes do Tesouro Nacional.

O alerta se baseia em fiscalizações realizadas em 11 estatais federais não dependentes, entre elas Correios, Eletronuclear, Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBPar), Infraero, Empresa Gestora de Ativos (Emgea), Casa da Moeda do Brasil (CMB), Portos Rio e companhias docas (que administram portos). As estatais federais não dependentes encerraram 2025 com déficit primário de R\$ 5,1 bilhões. Segundo o TCU, algumas empresas já representam risco imediato para as contas públicas, como os Correios.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TRANSPETRO FIRMA CONTRATO DE US\$ 427 MILHÕES PARA CONSTRUÇÃO DE 4 MR1 EM RIO GRANDE

Por Danilo Oliveira Indústria naval 18/06/2026 - 20:26



Além dos navios de médio porte, estaleiro da Ecovix já tem contratos com subsidiária da Petrobras para construção de 5 gaseiros, além de 4 petroleiros Handy em parceria com o grupo Mac Laren

A Transpetro assinou, nesta quinta-feira (18), contrato com o Estaleiro Rio Grande, para a construção de quatro navios de médio porte da classe MR1 (Medium Range), no valor total de US\$ 427 milhões. Com 40 mil toneladas de porte bruto (TPB) cada, as embarcações serão destinadas ao transporte de petróleo e derivados

ao longo da costa brasileira. A encomenda integra o 'Mar Aberto', programa de renovação e ampliação da frota própria do Sistema Petrobras.

Os novos navios foram contratados por meio de licitação pública internacional, lançada em novembro de 2025. A estimativa é que a primeira embarcação seja entregue em até 33 meses, após período de eficácia contratual, quando é concluída toda análise documental do estaleiro.

A contratação integra o conjunto de 16 navios de cabotagem previstos pela Transpetro no programa Mar Aberto, além de 18 barcas e 18 empurradores, que totalizam a encomenda dessas 52 embarcações. De acordo com a empresa, a construção das novas embarcações amplia a capacidade de atendimento da Transpetro à Petrobras e contribui para reduzir a exposição ao custo dos fretamentos.

O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, destacou que a contratação dos navios de médio porte reforça a estratégia de crescimento da capacidade logística da Transpetro para atender o aumento de produção e refino da Petrobras, além de ter a maior parte das construções contratada em estaleiros nacionais. "Considerando as aquisições que fizemos na nossa gestão, a frota própria da companhia aumentará de 26 para 42 navios até 2030", afirmou Bacci em nota.

Cada navio de médio porte terá aproximadamente 175 metros de comprimento e 30 metros de boca, podendo transportar produtos como diesel, gasolina e óleo combustível. Os navios MR1 vão incorporar soluções com expectativa de até 20% de ganho em eficiência no consumo de combustível e redução de cerca de 30% nas emissões de gases de efeito estufa (GEE), em conformidade com as diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO).

As embarcações poderão operar no futuro com biocombustíveis, como etanol, e estarão aptas a atuar em portos eletrificados. Elas contarão com conexão à energia de terra (onshore power supply — OPS). Os cascos receberão revestimento de com tinta de alto desempenho, que reduz o atrito e contribui para maior eficiência operacional. Os MR1 também contarão com tecnologias como engenharia digital 3D, telemetria e telemedicina, ampliando a modernização da frota e os níveis de monitoramento e segurança.

O Mar Aberto tem aportes totais estimados em US\$ 6 bilhões no período de 2026 a 2030. O programa prevê a construção de 20 navios de cabotagem, além de 18 barcaças e 18 empurradores, bem como a previsão de afretamento de 40 novas embarcações de apoio destinadas à renovação da frota de suporte às atividades de exploração e produção (E&P).

Atualmente, a Transpetro opera 46 terminais (25 aquaviários e 21 terrestres), cerca de 8,5 mil quilômetros de dutos e 32 navios. A subsidiária da Petrobras presta serviços a distribuidoras, à indústria petroquímica e demais empresas do setor de óleo e gás. A carteira da subsidiária da Petrobras conta com mais de 130 clientes.

Na fase anterior, havia sido divulgado que a proposta da Ecovix para os navios MR1 da Transpetro havia sido de US\$ 267 milhões, após a equalização de custos. A informação foi atualizada no dia 13 de março, após a subsidiária da Petrobras divulgar um novo ordenamento dos valores apresentados na etapa anterior, agora com base na aplicação da fórmula de equalização entre as propostas de estaleiros estrangeiros e nacionais.

A Transpetro tem adotado a equalização de preços e condições como estratégia em suas licitações, especialmente para a construção de novas embarcações. A estratégia visa viabilizar a construção de navios no Brasil, tornando o custo nacional competitivo em relação ao internacional. A aplicação da fórmula de equalização entre as propostas de estaleiros estrangeiros e nacionais considera a aplicação do imposto de importação e a política de depreciação acelerada.

Esse mecanismo faz uma espécie de 'equalização tributária', passando a considerar nas propostas internacionais o custo futuro com os tributos de importação para nacionalizar os navios, como taxas de importação, ICMS, PIS e Cofins. Considera ainda, por exemplo, a possibilidade de acesso a benefícios como a depreciação acelerada e o financiamento com as condições do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

Além dos quatro MR-1, a proprietária do Estaleiro Rio Grande tem em carteira contratos do programa Mar Aberto para construção de outros cinco gaseiros, firmado em fevereiro deste ano, além dos quatro petroleiros da classe Handy, em consórcio com o grupo Mac Laren, que fará o comissionamento dessas unidades em seu estaleiro em Niterói (RJ).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2026

REGULAMENTAÇÃO DA ENERGIA EÓLICA OFFSHORE AVANÇA EM DEBATE NO SENADO

Da Redação Offshore 18/06/2026 - 17:19



Especialistas defenderam nesta terça-feira (16), em audiência na Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado, a rápida regulamentação da exploração de energia elétrica em alto-mar prevista na Lei 15.097/2025, marco legal da geração offshore no Brasil. Para os debatedores, a definição de regras claras é imprescindível para dar segurança jurídica aos investidores, permitir estudos em áreas marítimas e viabilizar os primeiros leilões de cessão de uso no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental.

A presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica), Elbia Gannoum, destacou que o país tem um dos maiores potenciais de energia eólica offshore do mundo, mas que o aproveitamento dessa fonte depende da regulamentação detalhada da lei e da realização do primeiro leilão de áreas. Ela avaliou que o atraso na publicação do decreto regulatório posterga

investimentos bilionários em projetos que já vêm sendo estudados por grupos nacionais e internacionais.

Representantes de órgãos federais reforçaram a necessidade de coordenação institucional para que o marco saia do papel. A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) informou que já recebeu 11 manifestações de interesse em projetos de energia eólica offshore e defendeu a celeridade na edição das normas infralegais que vão disciplinar a cessão de áreas para geração elétrica no mar. O Ministério de Minas e Energia e a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) também foram citados como peças-chave na definição de competências, critérios de habilitação técnica e desenho dos contratos de autorização ou concessão.

Parlamentares lembraram que o texto que deu origem à Lei 15.097/2025 (antigo PL 576/2021) já havia sido amplamente discutido no Congresso e afirmaram que o foco agora deve ser a regulamentação. O senador Marcos Pontes (PL-SP), autor de requerimento para debates anteriores sobre o tema na CI, ressaltou que há investidores interessados e que “falta regulamentação” para que os projetos avancem do papel para a fase de licenciamento ambiental e implantação.

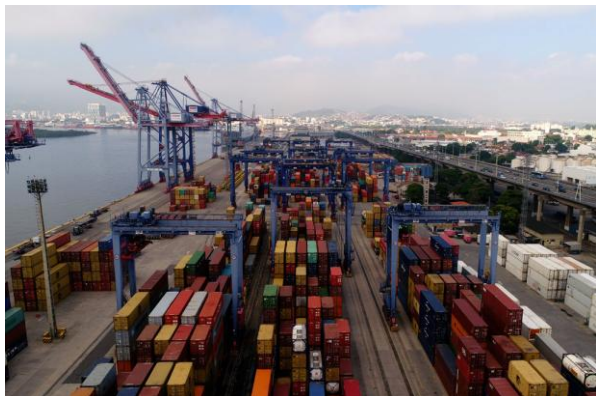
Os debatedores convergiram na avaliação de que a regulamentação da energia eólica offshore pode abrir uma nova frente de geração renovável no Brasil, complementar às fontes já consolidadas, desde que acompanhada de planejamento das áreas marítimas, reforço de infraestrutura portuária e de transmissão e aperfeiçoamento dos processos de licenciamento ambiental conduzidos pelo Ibama.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2026

MULTIRIO RECEBE DOIS NOVOS STS EM PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO

Da Redação Portos e logística 18/06/2026 - 17:15



O terminal de contêineres MultiRio, no Porto do Rio de Janeiro, incorporou dois novos guindastes do tipo ship-to-shore (STS) como parte de seu plano de modernização e ampliação da capacidade operacional, segundo informou o portal especializado Mundo Marítimo com base em dados do terminal.

Os novos equipamentos se somam à infraestrutura existente e têm como objetivo aumentar a produtividade nas operações de carga e descarga de navios porta-contêineres, em linha com o movimento de atualização tecnológica observado em outros

terminais brasileiros, como Tecon Rio Grande e Tecon Rio de Janeiro, que vêm recebendo STS de maior alcance e capacidade para atender embarcações de grande porte.

De acordo com informações divulgadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos em dezembro de 2025, o terminal de contêineres operado pela ICTSI no Porto do Rio deverá receber até 2029 investimentos de cerca de R\$ 948 milhões em ampliação de pátios, modernização da rede elétrica, novos gates e aquisição de equipamentos de grande porte – entre eles guindastes STS, guindastes de pátio sobre pneus (ERTGs), straddle carriers e pórticos ferroviários –, com meta de elevar a capacidade de 440 mil TEU por ano para aproximadamente 750 mil TEU, podendo chegar a 1,2 milhão de TEU ao final de todas as fases do projeto.

No caso da MultiRio, a chegada dos novos STS reforça o posicionamento do terminal dentro desse contexto de modernização do Porto do Rio de Janeiro, ao permitir maior produtividade por atracação e melhor aproveitamento da janela de navios de longo curso. A ampliação do parque de guindastes é considerada estratégica para que o porto possa competir por serviços que operam navios de maior porte na costa leste da América do Sul.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2026

ARTIGO - DIMENSIONAMENTO DE TETRÁPODES: ALTERNATIVA TECNOLÓGICA VANTAJOSA

Por André Luiz Pimentel Leite da Silva Junior *Tecnologia e inovação* 18/06/2026 - 17:05



O artigo tem como objetivo apresentar uma análise comparativa de alternativas de dimensionamento de molhes e quebra-mares, considerando a utilização de blocos de rocha, tetrapodes moldados com concreto convencional e tetrapodes moldados com concreto de maior peso específico.

Busca-se demonstrar, com base nos critérios clássicos de estabilidade hidráulica, os efeitos da variação do peso específico do material na estabilidade da carapaça, especialmente quanto à redução da suscetibilidade ao deslocamento das peças sob ação das ondas, ao aumento da

reserva de segurança da estrutura e à possibilidade de otimização geométrica das unidades de proteção.

O artigo também visa evidenciar as vantagens técnicas associadas à adoção de concretos mais densos em obras marítimas expostas, nas quais a estabilidade da camada externa é fator determinante para o desempenho global da estrutura.

André Luiz Pimentel Leite da Silva Junior André Luiz Pimentel Leite da Silva Junior é Engenheiro Civil, com Habilitação em Engenharia de Produção pela UFSC. Pós Graduado em Logística Empresarial pela Univali. Pós Graduado em Engenharia de Segurança do Trabalho pela UFSC. Diretor Técnico da Superintendência do Porto de Itajaí entre 2009 e 2020. Consultor de Portos e Vias Navegáveis. Assessor Executivo Especial da Empresa Municipal de Água e Saneamento - EMASA

Acesso à versão integral do artigo em PDF - [clique aqui](#)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 18/06/2026

TCP CRESCE 2% E MOVIMENTA 690 MIL TEUS ATÉ MAIO EM PARANAGUÁ

Da Redação *Portos e logística* 18/06/2026 - 16:52



A TCP, administradora do Terminal de Contêineres de Paranaguá, movimentou 690 mil TEUs entre janeiro e maio de 2026, resultado 2% superior ao registrado no mesmo período de 2025, impulsionado principalmente pelo aumento nas cargas cheias de exportação e importação.

Segundo Fabio Mattos, gerente comercial da TCP, o volume de cargas cheias embarcadas e desembarcadas chegou a 4,8 milhões de toneladas no acumulado de 2026, contra 4,5 milhões de toneladas em 2025, alta de 7%. Nas exportações, o terminal operou 3,5 milhões de

toneladas, crescimento de 8%, enquanto as importações somaram 1,3 milhão de toneladas, avanço de 6% na comparação anual.

A movimentação de contêineres refrigerados (reefers), usados sobretudo para carnes e congelados, alcançou 64.470 unidades, 9% acima das 59.054 unidades de 2025. A TCP destaca que conta hoje com a maior área de armazenagem de contêineres refrigerados do país, com 5.280 tomadas, e projeta ampliar essa capacidade ainda em 2026 para acompanhar a demanda do segmento.

No acesso marítimo, o terminal recebeu 427 navios no período, apoiado em uma malha de 22 serviços semanais de longo curso e cabotagem que conectam Paranaguá a outros portos brasileiros e a rotas para Américas, Europa, África e Ásia. Na ferrovia, que liga ramais em Cascavel, Cambé e Ortigueira ao pátio alfandegado, foram registrados 545 trens e 972 mil toneladas movimentadas, enquanto o modal rodoviário respondeu pelo maior número de contêineres: 267 mil unidades, 6% acima de 2025.

Entre as cargas, o complexo de carnes e congelados manteve a liderança das exportações, com 1,7 milhão de toneladas embarcadas, alta de 13% em relação a 1,5 milhão de toneladas no ano anterior, apoiada na retomada dos embarques de frango após o fim de restrições impostas ao Brasil em 2025 e no aumento das vendas externas de carne suína. O segmento de madeira exportou 598 mil toneladas, com desempenho estável, enquanto papel e celulose cresceu 9%, atingindo 446 mil toneladas. Nas importações, o setor automotivo desembarcou 236 mil toneladas, avanço de 3% ano a ano, e os produtos químicos chegaram a 214 mil toneladas, com destaque para insumos destinados às indústrias de fertilizantes e defensivos agrícolas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2026

CONSÓRCIO DE LIBRA CONTRATA CEPEL PARA ESTUDAR PRIMEIRO GRID ELÉTRICO OFFSHORE DO PRÉ-SAL

Da Redação Offshore 18/06/2026 - 16:03



O consórcio de Libra, liderado pela Petrobras no campo de Mero, na Bacia de Santos, firmou contrato de dois anos com o Centro de Pesquisas de Energia Elétrica (Cepel) para desenvolver estudos de eletrificação e interligação elétrica de até cinco FPSOs, no chamado projeto Power Grid. O objetivo é avaliar a viabilidade técnica, econômica e operacional de um sistema elétrico offshore integrado, capaz de compartilhar energia entre as unidades de produção no pré-sal brasileiro.

O campo de Mero é operado pela Petrobras em parceria com Shell Brasil, TotalEnergies, CNPC,

CNOOC e Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA), que representa a União no contrato de partilha de produção. O projeto Power Grid busca criar uma base técnica inédita para modelos de operação elétrica integrada em ambientes offshore complexos, com potencial de otimizar a geração instalada nos FPSOs, ampliar a capacidade de atendimento a novas cargas e reduzir o consumo de combustíveis fósseis nas operações marítimas.

Hoje, as plataformas de Mero operam com sistemas elétricos isolados, baseados principalmente em turbinas a gás a bordo. Os estudos contratados com o Cepel abrangem cenários e topologias de interligação por cabos submarinos, análises de fluxo de potência, curto-circuito, estabilidade e transitórios eletromagnéticos, além de avaliação de confiabilidade e filosofia de proteção do sistema. O escopo inclui ainda especificação e dimensionamento de cabos e equipamentos, estudos comparativos de emissões de gases de efeito estufa entre a operação atual e cenários interligados, e a concepção de um sistema de gerenciamento e controle para o grid offshore.

O projeto prevê validação em ambiente de Hardware in the Loop (HIL), utilizando a infraestrutura de smart grids do Cepel para simular em tempo real eventos operativos e estratégias de controle, aproximando os testes das condições reais de operação. A expectativa das empresas é que os

resultados sirvam não apenas para o campo de Mero, mas também como referência replicável para outros sistemas de produção offshore no Brasil e, futuramente, para possíveis conexões dessas cargas ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

De acordo com a direção do Cepel, a interconexão entre FPSOs e fontes de energia renovável, como eólicas e hidrelétricas, é uma tendência global na indústria de óleo e gás, e a experiência do centro no planejamento e operação do SIN pode acelerar a adoção de soluções semelhantes no ambiente marítimo. Para o consórcio de Libra, a eletrificação e a interligação elétrica das plataformas são vistas como um passo relevante para elevar a eficiência energética das operações no pré-sal e reduzir a pegada de carbono da produção.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2026

ARTIGO - IMPACTO DO TARIFAÇO DOS ESTADOS UNIDOS NAS COTAS DO AÇÚCAR DO NORDESTE BRASILEIRO

Por Marília Fernanda Trindade de Souza Bernardes Estudo e pesquisa 18/06/2026 - 15:56



O artigo analisa as implicações socioeconômicas da imposição tarifária de 50% pelos Estados Unidos sobre as exportações do açúcar produzido no Nordeste brasileiro, com ênfase no estado de Pernambuco. Historicamente dependente do mecanismo preferencial conhecido como cota americana, o setor sucroenergético regional enfrenta ameaças diretas à sua competitividade e sustentabilidade financeira.

Com base em dados setoriais e projeções de órgãos de desenvolvimento, o estudo examina a retração nos fluxos logísticos dos complexos portuários locais (Recife e

Suape) e os reflexos fiscais e ocupacionais estimados, apontando para perdas anuais potenciais superiores a R\$ 1 bilhão para a economia pernambucana.

Conclui-se pela urgência de estratégias macroeconômicas focadas na diversificação de mercados internacionais e agregação de valor industrial como mecanismos de resiliência setorial.

Marília Fernanda Trindade de Souza BernardesMarília Fernanda Trindade de Souza Bernardes é Engenheira de Produção especialista em Operação Portuária. (Diretora de Operação da Superservice Inspeções e Operações Portuárias LTDA).

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui.

<https://www.portosenavios.com.br/-docindexerpdf/impacto-tarifaco-acucar.pdf>

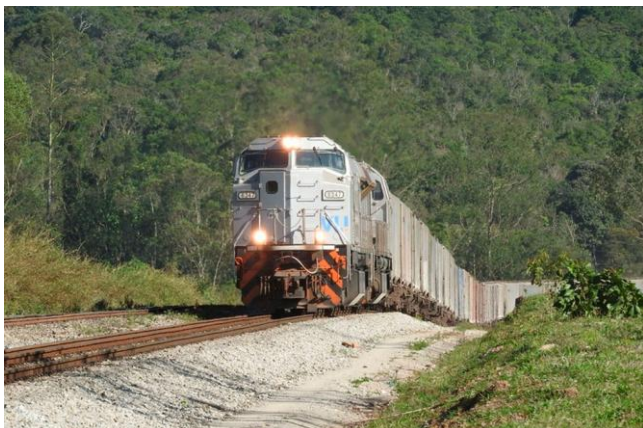
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2026

VLI ATINGE RECORDE MENSAL DE CARGAS NO CORREDOR SUDESTE COM 1,14 BILHÃO DE TKU

Da Redação Portos e logística 18/06/2026 - 15:39

A VLI registrou em maio a maior movimentação mensal de cargas de sua história no Corredor Sudeste, com 1,14 bilhão de toneladas-quilômetro útil (TKU) transportadas na ligação ferroviária entre o Centro-Oeste e os portos da Baixada Santista, por meio da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), informou a companhia.



Segundo a VLI, o desempenho reflete a integração entre ferrovia, terminais e o Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), que concentra fluxos de importação e exportação de grãos (milho e soja), farelo, açúcar e fertilizantes. O sistema inclui ainda terminais integradores em Uberaba (MG) e Guará (SP), responsáveis pelo transbordo das cargas para o modal ferroviário.

Entre os investimentos recentes, a empresa concluiu neste ano a implantação de uma nova linha férrea no Tiplam, com cerca de 2 km de

extensão e aporte de R\$ 38 milhões, projetada para elevar em até 30% a capacidade de carregamento ferroviário de fertilizantes com destino às regiões produtoras do interior, em especial o Mato Grosso. Em 2023, o terminal já havia passado por obras de aprofundamento de calado nos berços 2, 3 e 4 e no canal Piaçaguera, com quase R\$ 35 milhões investidos para ampliar o calado máximo de 13,35 m para 14,10 m, aumento que permite cerca de 10% a mais de carga por navio.

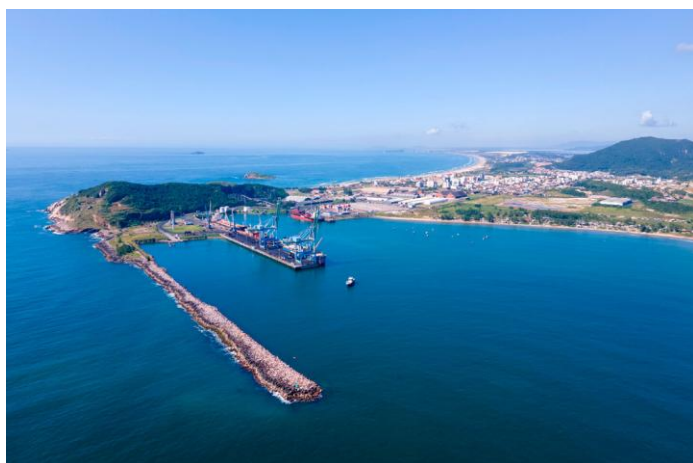
De acordo com a área operacional da VLI, a combinação desses aportes com disciplina operacional tem incrementado a produtividade e a confiabilidade do corredor, reduzindo custos logísticos e reforçando o papel do sistema como rota de escoamento de cargas agrícolas e de suprimento de insumos para o agronegócio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2026

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA SUPERA 3,6 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ MAIO

Da Redação Portos e logística 18/06/2026 - 15:34



O Porto de Imbituba (SC) ultrapassou a marca de 3,6 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e maio, novo recorde para o acumulado do ano, segundo a autoridade portuária. O volume representa crescimento de 13% em relação ao mesmo período de 2023 e consolida a tendência de alta nas operações do terminal catarinense.

Somente em maio, as operações atingiram cerca de 725 mil toneladas, o melhor resultado da série histórica para o mês, com alta de 3,5% frente a maio de 2023 e de 6% na comparação com abril de 2024. Entre os destaques, a

movimentação de açúcar a granel somou 50,8 mil toneladas, marca considerada relevante por se tratar da primeira operação desse tipo de produto no porto.

As exportações seguem predominando na matriz de cargas do Porto de Imbituba, respondendo por 63,5% do total movimentado no acumulado até maio, enquanto as importações ficaram com 36,5%, percentual 11,3% superior ao observado no mesmo intervalo de 2023. Segundo a administração do porto, o desempenho reflete a diversificação da carteira de granéis sólidos e a ampliação do uso do terminal por embarcadores da região Sul.

Em 2024, Imbituba já vinha registrando resultados expressivos, com recorde anual de 8,3 milhões de toneladas movimentadas no ano anterior, crescimento de 8% sobre 2023, conforme balanço

operacional divulgado pela SCPAR Porto de Imbituba. Mantido o ritmo de expansão observado até maio, a expectativa é de que o porto se aproxime novamente de patamares históricos de movimentação ao longo de 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2026

ARTIGO - A COMPETIÇÃO ENTRE ARMADORES MARÍTIMOS E AGENTES DE CARGA INTERNACIONAIS NA OFERTA DE SERVIÇOS LOGÍSTICOS

Por Leonardo Nascimento Estudo e pesquisa 18/06/2026 - 16:00



Nas últimas décadas, observou-se uma evolução significativa da logística internacional, impulsionada pela integração das cadeias de suprimentos, pela ampliação das exigências dos clientes e pela busca por maior eficiência operacional. Como consequência, diferentes agentes que compõem a cadeia logística passaram a expandir sua atuação para além de suas funções tradicionais, oferecendo soluções cada vez mais integradas e abrangentes.

O estudo aborda as transformações observadas no mercado logístico internacional entre os anos de 2020 e 2026, com foco na crescente

verticalização dos armadores marítimos, na expansão da oferta de soluções logísticas integradas e nos impactos desse movimento sobre o posicionamento estratégico dos agentes de carga internacionais.

Monografia apresentada à Universidade Santa Cecília – UNISANTA, em nível de pós-graduação lato sensu, para obtenção do título de especialista na área de Gestão Portuária e Negócios Internacionais.

Leonardo Nascimento é pós-graduando em Gestão Portuária e Negócios Internacionais. Analista de Operações Pleno na DP World Logistics.

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui

<https://www.portosenavios.com.br/-docindexerpdf/a-competicao-entre-armadores-e-agentes-de-carga-na-oferta-de-servicos-logisticos.pdf>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2026

NORSUL E NORCOAST FINANCIAM CURSO PARA FORMAR OFICIAIS DE CABOTAGEM E ALIVIAR FALTA DE MÃO DE OBRA

Da Redação Navegação 18/06/2026 - 12:10



A Norsul e a Norcoast passaram a patrocinar 10 das 23 vagas do curso ASON (Adaptação para Segundo Oficial de Náutica), iniciativa da ABAC em parceria com a FEMAR voltada à formação de oficiais para a cabotagem brasileira, com primeira turma prevista para outubro de 2026. As duas companhias afirmam que a medida responde à combinação de crescimento da frota e da demanda de cabotagem com a escassez de profissionais habilitados para operar os navios.

De acordo com a Norsul, o programa tem duração

de dois anos: um ano de formação teórica presencial na FEMAR, no Rio de Janeiro, seguido de um ano de prática embarcada em navios das empresas patrocinadoras. Os participantes são admitidos desde o início em regime CLT, com salário bruto de R\$ 4 mil e benefícios como plano de saúde, plano odontológico, seguro de vida e vales alimentação e refeição, o que busca garantir estabilidade financeira durante o período de capacitação.

As 10 vagas serão distribuídas entre seis posições na Norsul e quatro na Norcoast, com um único processo seletivo conjunto. Podem participar candidatos brasileiros com curso superior em engenharias, ciências exatas, tecnologia, ciências ambientais, administração e áreas afins, reconhecidos pelo MEC, com disponibilidade para um ano de aulas presenciais em tempo integral no Rio de Janeiro e, depois, para atuação em regime de embarque. Ao final do ciclo, os aprovados obtêm habilitação de Segundo Oficial de Náutica da Marinha Mercante, com certificado de competência internacional, e assumem compromisso de permanência por 48 meses, somando período de formação, embarque e atuação já habilitada.

Segundo a ABAC, o envolvimento direto de armadores no financiamento da formação de oficiais representa uma mudança de patamar na resposta do setor privado ao déficit de mão de obra na marinha mercante. A associação avalia que iniciativas desse tipo contribuem para alinhar o crescimento da cabotagem com a disponibilidade de tripulantes qualificados, reduzindo o risco de restrições operacionais por falta de oficiais.

A Norcoast destaca que a parceria com a Norsul também é vista como uma forma de estruturar trilhas de carreira mais claras para novos profissionais, em um contexto em que a vida embarcada e a baixa visibilidade da profissão ainda limitam o interesse de jovens graduados. As inscrições para a seleção de Norsul e Norcoast estão abertas até 8 de julho, por meio da plataforma de recrutamento das empresas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2026

HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ ENTRA EM FASE DECISIVA DE CONCESSÕES E REDEFINIÇÃO DE GOVERNANÇA

Da Redação Navegação 18/06/2026 - 07:54



Com o Brasil avançando na concessão do trecho nacional do Rio Paraguai e a Argentina reabrindo a licitação da sua principal via navegável, representantes de cinco países se reuniram em Buenos Aires, na quarta-feira (17), para discutir modelos de concessão, governança compartilhada e prioridades de investimento na Hidrovia Paraguai-Paraná, eixo central da navegação interior e das exportações na Bacia do Prata.

No lado brasileiro, o governo federal trabalha na modelagem de concessão de cerca de 600 km do Rio Paraguai, entre Corumbá (MS) e a foz do

Rio Apa, com previsão de contrato de longo prazo, tarifa-teto por tonelada transportada e investimentos obrigatórios em dragagem, balizamento, monitoramento hidrológico e sistemas de gestão do tráfego hidroviário, com o objetivo declarado de ampliar a segurança da navegação e a capacidade de escoamento de cargas agrícolas e minerais. Paralelamente, Brasil, Paraguai e Bolívia vêm negociando um arranjo de gestão coordenada para serviços essenciais à navegabilidade, como sinalização, batimetria e manutenção de canais, a fim de reduzir assimetrias operacionais ao longo da hidrovia.

Na avaliação do presidente da ADECON, Adalberto Tokarski, a Hidrovia Paraguai–Paraná só alcançará todo o seu potencial como corredor logístico se houver uma governança regional robusta, capaz de assegurar previsibilidade regulatória, coordenação entre os países e fluxo contínuo de investimentos em infraestrutura e inovação tecnológica. Ele reforçou que a construção de uma base integrada de dados sobre condições de navegação e operações é considerada peça central para o planejamento público e privado e para dar mais segurança a novos aportes de capital no sistema hidroviário.

Na Argentina, o governo retomou o processo de concessão da Vía Navegable Troncal, corredor fluvial que concentra grande parte das exportações do país, incluindo o trecho argentino da Hidrovia Paraguai–Paraná, com nova licitação voltada à contratação de dragagem e balizamento por operador privado especializado. O desfecho dessa disputa, que envolve grupos internacionais de infraestrutura e dragagem, tende a influenciar custos, padrões de serviço e previsibilidade operacional em todo o corredor logístico sul-americano.

É nesse contexto que está sendo realizado, nos dias 17 e 18 de junho, o Diálogos Hidroviáveis Internacional, em Buenos Aires, reunindo governos, agências reguladoras, entidades empresariais e especialistas de Brasil, Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai. O encontro, promovido pela ADECON e parceiros, discute justamente a articulação entre diferentes regimes de concessão, a revisão da governança multinacional na Hidrovia Paraguai–Paraná e os investimentos necessários para consolidar a navegação interior como vetor de integração econômica regional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/06/2026

HIDROCLEAN PRESTARÁ SERVIÇOS DE PRONTIDÃO AMBIENTAL PARA APM EM SUAPE

Da Redação Offshore 17/06/2026 - 22:10



A Hidroclean firmou contrato com a APM Terminals para prontidão ambiental no terminal de contêineres da empresa do grupo Maersk no complexo portuário de Suape (PE), inaugurado na última sexta-feira (12). A empresa de resposta a emergências avalia que a nova parceria fortalece a presença da companhia no Nordeste e que o contrato chega em um momento estratégico para a região.

Atualmente, a Hidroclean está presente em 70 instalações portuárias ao longo da costa brasileira. A empresa aposta na estrutura de atendimento, com capilaridade geográfica,

equipes especializadas e tecnologia dos equipamentos, mobilizáveis com rapidez para atuação em respostas a emergências ambientais.

O novo terminal de contêineres é apontado como o primeiro 100% eletrificado da América Latina e amplia a capacidade logística de Suape. “A conquista deste contrato reforça nosso compromisso com a excelência operacional. Estamos preparados para apoiar a APM com segurança, eficiência e rapidez, acompanhando a evolução da infraestrutura portuária brasileira”, disse Douglas Linhares, gerente comercial da Hidroclean.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/06/2026

DENÚNCIAS SOBRE COBRANÇAS INDEVIDAS NA LOGÍSTICA DE CONTÊINERES SERÃO PRECEDIDAS DE TENTATIVA DE ACORDO

Da Redação Portos e Logística 17/06/2026 - 21:50

Etapa criada pela Antaq busca solucionar conflitos entre usuários e prestadores de serviço antes da abertura de processo fiscalizatório



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou uma portaria que institui uma etapa obrigatória de tentativa de acordo entre as partes em denúncias relacionadas a cobranças indevidas na logística de contêineres. De acordo com a autarquia, essa medida busca incentivar soluções consensuais e dar maior celeridade à resolução dos conflitos antes da instauração de procedimentos fiscalizatórios.

A nova sistemática, estabelecida pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC), será aplicada às denúncias que ainda estejam em fase fiscalizatória e não tenham resultado na lavratura de auto de infração até 13 de fevereiro de 2026. Caso haja acordo, a denúncia será arquivada sem aplicação de penalidade. Não havendo solução consensual, o processo seguirá para fiscalização regular pela agência.

Após o recebimento da denúncia pela Antaq, as partes serão notificadas para buscar uma solução no prazo de 15 dias - prorrogável a critério da área técnica responsável. Durante esse período, poderão ser realizadas negociações diretas para esclarecimento dos fatos e construção de um acordo. Segundo a portaria, há a previsão de implementação de soluções tecnológicas para automatizar os fluxos do novo rito, ampliando a eficiência e a celeridade na análise das manifestações:

“Ano passado, a agência evitou a cobrança indevida de 30 milhões de reais em sobre-estadia. Agora, envolvendo toda a logística de contêineres, a quantidade de acordos vai aumentar consideravelmente”, disse Alexandre Florambel, superintendente de fiscalização e coordenação das unidades regionais da Antaq.

Também foram definidos os requisitos para admissibilidade das denúncias, incluindo documentos que comprovem a operação logística, a cobrança contestada e a tentativa prévia de resolução junto ao responsável pela cobrança. Mesmo nos casos em que houver acordo, os processos permanecerão registrados nos sistemas da Antaq para subsidiar ações de monitoramento regulatório e identificar possíveis práticas abusivas recorrentes. Caso sejam constatados indícios de irregularidades reiteradas, a agência poderá adotar medidas fiscalizatórias específicas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/06/2026

BNB FINANCIA NAVIO TANQUE DE 350M³ DE COMBUSTÍVEL PARA ABASTECER NORONHA

Da Redação Indústria naval 17/06/2026 - 19:37



A empresa natalense Alfamares Transportes, Apoio Marítimo e Portuário incorporou o navio Seawolf (Lobo-do-mar) à operação logística de cargas e combustíveis. A embarcação, adquirida com recursos tomados junto ao Banco do Nordeste (BNB), vai trafegar na rota entre Natal, Recife e Fernando de Noronha. Com 42 metros de comprimento por 10 metros de largura, a capacidade de carga do navio tanque é de 350 metros cúbicos (m³) de combustíveis, ou 350 mil litros.

De acordo com o Banco do Nordeste, o novo

equipamento mais que dobra a capacidade de transporte da empresa. O empréstimo do BNB no valor de R\$ 1,7 milhão foi contratado há dois anos e completou um investimento total de R\$ 7 milhões. O banco informou que o período alongado, entre a encomenda, construção e a entrega da embarcação de casco duplo, deve-se à complexidade do projeto.

A embarcação conta com modernos sistemas de automação e controle que garantem mais segurança às operações. O BNB ressaltou que o transporte marítimo de refinados derivados do petróleo, como gasolina, diesel, querosene de aviação e nafta, opera sob forte regulação ambiental.

A Alfamares Transportes tem 35 anos de experiência, sendo 14 anos em cabotagem e apoio marítimo. A empresa, que atuava com quatro embarcações de pequeno porte, tem entre seus principais clientes o grupo Neoenergia e o Consórcio Decola Noronha, uma iniciativa de economia circular focada no arquipélago, criada em parceria da administração da ilha com empresas privadas.

O armador declarou que o projeto desta embarcação foi planejado para o 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 o CEO da Alfamares, Victor Calzavara.

O superintendente do Banco do Nordeste no Rio Grande do Norte, Jeová Lins, disse que a contratação ocorreu como uma ‘janela de oportunidades’. “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”, comentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/06/2026

ARTIGO - A MUDANÇA CULTURAL DA RECEITA FEDERAL E O VERDADEIRO TESTE DA CONFORMIDADE ADUANEIRA

Por Larry Carvalho Opinião 17/06/2026 - 18:56



Durante anos, o debate sobre a modernização aduaneira no Brasil esteve concentrado na atualização das normas. A agenda parecia clara e consensual: aderir a convenções internacionais, incorporar boas práticas globais, fortalecer programas de conformidade e construir um ambiente previsível para o comércio exterior. O país, inegavelmente, avançou nessa direção.

Nos últimos anos, o Brasil internalizou compromissos relevantes em matéria de facilitação do comércio e passou a adotar uma lógica que busca deslocar o Direito Aduaneiro de uma matriz predominantemente

sancionatória para um modelo baseado em conformidade, gestão de risco, previsibilidade e cooperação institucional entre o Fisco e o setor privado.

Mas existe uma pergunta que continua sem resposta definitiva nos pátios, portos e escritórios: a modernização alcançou apenas o papel da legislação ou chegou, de fato, à cultura da fiscalização na ponta da linha? Essa talvez seja a questão mais crucial do comércio exterior brasileiro atualmente. A experiência prática demonstra que não basta modernizar decretos; o verdadeiro desafio está em transformar a mentalidade de quem os aplica.

Historicamente, o Brasil convive com uma distância incômoda entre a sofisticação do discurso normativo e a realidade operacional enfrentada por importadores, exportadores, despachantes

aduanheiros e transportadores. Passamos a falar a linguagem da facilitação e da parceria. No entanto, em muitos momentos, a prática permaneceu apoiada em uma cultura de desconfiança preventiva, na qual exigências e retenções continuaram sendo utilizadas como ferramentas ordinárias de controle, gerando custos que sufocam a competitividade nacional.

É justamente por isso que a sinalização da Receita Federal ao eleger 2026 como o ano da conformidade merece atenção. Mais do que uma diretriz administrativa, trata-se de um teste institucional humano e político. O que está em jogo não é apenas a implementação de novos sistemas eletrônicos; o que está sendo colocado à prova é a capacidade de o Estado brasileiro abandonar definitivamente uma lógica fiscalizatória baseada na suspeição generalizada.

Inteligência regulatória vs. burocracia sofisticada

O gargalo atual já não é regulatório. O Brasil possui instrumentos normativos compatíveis com as melhores práticas mundiais, dispondo de programas de conformidade, sistemas sofisticados e ferramentas de gerenciamento de risco. O problema deixou de ser a lei; a questão agora é saber se as pessoas que operam o sistema acompanharão essa evolução.

Uma aduana moderna não é menos rigorosa, ela é mais inteligente. O Estado não se fortalece quando trata todo operador econômico como um potencial infrator. Fortalece-se quando utiliza inteligência e tecnologia para concentrar recursos onde o risco efetivamente existe. A fiscalização contemporânea precisa ser capaz de distinguir o operador conforme do operador de risco, a divergência técnica da fraude, o erro sanável da conduta dolosa. Essa diferenciação humaniza a relação tributária sem enfraquecer a autoridade do Fisco; ao contrário, qualifica o exercício desse poder e aumenta sua legitimidade.

Se a conformidade não produzir consequências práticas na condução dos despachos e no tratamento das inconsistências, corre-se o risco de transformar o compliance em mera obrigação formal. E conformidade sem diferenciação na prática é apenas burocracia mais sofisticada.

O papel do setor privado na nova era do compliance

Essa mudança cultural exige uma revisão profunda na forma como o Estado enxerga o contribuinte. Naturalmente, existem estruturas fraudulentas que devem ser combatidas com rigor, mas a existência delas não justifica uma punição preventiva e indistinta a todo o mercado. Quando empresas investem em governança documental, controles internos e rastreabilidade, esse esforço precisa ser reconhecido pelo sistema. Caso contrário, cria-se um ambiente perverso onde quem investe em compliance recebe o mesmo tratamento de quem opera de forma improvisada, desestimulando a organização empresarial.

A Receita Federal demonstra compreender essa realidade ao colocar a mudança cultural no centro do debate. O desafio agora é fazer com que essa visão ecoe em toda a estrutura operacional, tornando-se critério efetivo de tomada de decisão no dia a dia dos recintos alfandegados.

Por outro lado, essa transformação impõe responsabilidades recíprocas. O setor privado precisa entender que compliance aduaneiro não se resume a manuais internos ou políticas genéricas de integridade escritas em um PDF institucional. Trata-se de capacidade operacional, organização documental e governança viva, aplicada à rotina do comércio exterior.

As empresas que compreenderem essa virada de chave terão vantagens competitivas relevantes. Não por estarem blindadas da fiscalização, mas por estarem prontas para demonstrar boa-fé e comprovar a coerência econômica de suas operações. Em um ambiente orientado por dados, a informalidade documental passa a representar um custo proibitivo. A empresa desorganizada pode até não ser fraudadora, mas será percebida como risco e, na logística global, ser percebido como risco já é suficiente para gerar atrasos e perdas financeiras irreparáveis.

A mudança cultural do Fisco e o investimento empresarial em conformidade são movimentos indissociáveis. A administração aduaneira avança ao superar a lógica da suspeição generalizada, e o setor privado precisa evoluir ao abandonar a cultura do improviso.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 102/2026
Página 99 de 99
Data: 18/06/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O ano de 2026 poderá marcar o momento em que o Brasil finalmente deixará de apenas discursar sobre facilitação do comércio para efetivamente praticá-la. Será justamente essa maturidade cultural, e não a próxima alteração normativa, que definirá se a modernização aduaneira brasileira se tornará realidade ou permanecerá como uma promessa recorrente do nosso comércio exterior.

Larry Carvalho é advogado especialista em logística, direito marítimo e comércio exterior.260617-advogado-larry-carvalho-2026-divulgacao.jpg

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/06/2026



MERCOS 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: 18/06/2026