

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 103/2026
Data: 22/06/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
O FUTURO ZARPOU SEM O BRASIL, QUE PAGA PELO CUSTO DA INÉRCIA	7
NOVO IMPASSE EM MEGATERMINAL NO PORTO DE SANTOS PODE ATRASAR LEILÃO E AFETAR INVESTIMENTOS	12
GOVERNO FEDERAL PROMETE APERFEIÇOAR POLÍTICA HIDROVIÁRIA APÓS CRÍTICAS DO TCU	14
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	14
MP DO FRETE AMPLIA CUSTO LOGÍSTICO NO NORDESTE E AMEAÇA POLO GESSEIRO	14
TÉRMICA MONTE FUJI INICIA OBRAS DE R\$ 1,2 BILHÃO EM SUAPE EM OUTUBRO	16
CONSÓRCIO NOVO RECIFE ENTREGA 1ª ETAPA DO PARQUE DA ORLA, NO CAIS JOSÉ ESTELITA	17
NOVA INDÚSTRIA BRASIL GANHA MAIS R\$ 140 BILHÕES PARA INVESTIMENTOS NESTE ANO	19
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	19
COMEÇA HOJE (22): FISCALIZAÇÃO DA ANTAQ REFORÇA SEGURANÇA DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DURANTE O FESTIVAL DE PARINTINS	20
RANKING DO TESOUREIRO NACIONAL POSICIONA ANTAQ COMO A 2ª MELHOR AGÊNCIA REGULADORA EM QUALIDADE DA INFORMAÇÃO DE CUSTOS	20
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	22
SETOR AÉREO TERÁ ACESSO A R\$ 13,56 BILHÕES EM FINANCIAMENTOS COM RECURSOS DO FNAC	22
Investimentos em hidrovias ampliam transporte e integração entre regiões	23
COM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS, PORTO DE PARANAGUÁ AMPLIA CAPACIDADE PARA EXPORTAÇÕES	24
DESENVOLVIMENTO HIDROVIÁRIO E DIÁLOGO COM COMUNIDADES INDÍGENAS AVANÇAM NO MPOR	25
MACEIÓ RECEBE 8ª EDIÇÃO DAS CARAVANAS DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA NOS DIAS 1º E 2 DE JULHO	26
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	27
EXTENSÃO DA MALHA NORTE AVANÇA EM MATO GROSSO E REFORÇA NOVO CICLO DE EXPANSÃO FERROVIÁRIA NO PAÍS...	27
PRESIDENTE LULA E MINISTRO GEORGE SANTORO INAUGURAM PRIMEIRA ETAPA DA NOVA SERRA DAS ARARAS, NO RIO DE JANEIRO	29
DUPLICAÇÃO DA BR-080 AVANÇA E BENEFICIA MAIS DE 110 MIL MORADORES DO DISTRITO FEDERAL	30
BE NEWS – BRASIL EXPORT	31
EDITORIAL – O TRILHO QUE FALTA ENTRE A LAVOURA E O NAVIO	31
OPINIÃO – LOGÍSTICA - O ALGORITMO QUE O MUNDO TEME LIBERAR	32
POLÍTICA - MESSIAS ‘TRAVA’ DIÁLOGO DE LULA COM ALCOLUMBRE	35
NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO PREVÊ ENVIAR AO TCU EDITAIS DE QUATRO PROJETOS FERROVIÁRIOS	35
Os planos de Santoro para 2026	36
No segundo semestre	36
Os projetos	36
Cargas e passageiros	36
POLÍTICA - GOVERNO REDUZ AVALIAÇÃO NEGATIVA E MANTÉM A POSITIVA, DIZ PESQUISA	36
POLÍTICA - PARA 65%, TRUMP NÃO INFLUENCIA VOTO	37
POLÍTICA - RONALDO CAIADO SE VÊ EM CONDIÇÃO DE VENCER LULA NO SEGUNDO TURNO	38
POLÍTICA - RENAN IRONIZA JÚLIA ZANATTA COMO VICE	39
POLÍTICA - KIM KATAGUIRI ANUNCIA QUE BUSCARÁ REELEIÇÃO COMO DEPUTADO	39
POLÍTICA - PAULO SERRA TAMBÉM DESISTE DO GOVERNO DE SP	41
TRANSPORTES - FERROVIAS - VLI BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO CORREDOR SUDESTE ATÉ SANTOS	41
TRANSPORTES - FERROVIAS - CODESUL AVANÇA EM PROJETO FERROVIÁRIO PARA DEFINIR FUTURO DA MALHA SUL	42
TRANSPORTES - FERROVIAS - MALHA NORTE AVANÇA 162 KM EM MT E GANHA TERMINAL PARA GRÃOS	43
TRANSPORTES - FERROVIAS - GOVERNO REFORÇA META DE AMPLIAR PESO DAS FERROVIAS NA LOGÍSTICA DO PAÍS	44
TRANSPORTES - FERROVIAS - BNDES ANUNCIA LINHA PARA FINANCIAR FERROVIAS E MATERIAL RODANTE	45
TRANSPORTES - FERROVIAS - OPINIÃO - A TERCEIRA VIA	46
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL GANHA PRÊMIO POR DRAGAGEM E RECUPERAÇÃO DE PRAIAS	48
TRANSPORTES - PORTOS - SALVADOR E MACEIÓ VÃO RECEBER MAIOR CRUZEIRO DA TEMPORADA 2026/2027	49
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE NATAL É HABILITADO PARA EXPORTAR GADO VIVO	51
OPINIÃO – GESTÃO - DIGA-ME QUAIS SÃO SEUS INDICADORES E ...	52



FINANÇAS - DURIGAN DEFENDE ACORDO NA PEC DO BANCO CENTRAL E BUSCA DIÁLOGO	54
FINANÇAS - MINISTRO QUER IMPOSTO SELETIVO EM 2027	55
JUSTIÇA - FACHIN EXIGE RESPONSABILIDADE DAS PLATAFORMAS SOBRE USO DE IA	56
JUSTIÇA - STJ RECEBE DENÚNCIA CONTRA PROCURADORA	57
INTERNACIONAL - DE LA ESPRIELLA VENCE ELEIÇÃO COLOMBIANA NA 'PRÉ-CONTAGEM'	57
INTERNACIONAL - MORRE COMANDANTE DA REVOLUÇÃO DE CUBA	58

JORNAL O GLOBO – RJ..... 59

CHINA IMPÕE CONTROLES DE EXPORTAÇÃO A DEZ EMPRESAS AMERICANAS, INCLUINDO TERRAS-RARAS	59
ANAC LIBERA DUAS COMPANHIAS AÉREAS A OPERAR NO BRASIL E ABRE CAMINHO PARA NOVAS ROTAS INTERNACIONAIS DA GOL	60
EM DIA TENSO, MERCADO REAGE AO COPOM, TESOURO ADIA LEILÃO DE TÍTULOS E BC ATUA NO CÂMBIO PARA CONTER ESTRESSE	62
RECUPERAÇÃO DA RAÍZEN 'ESTÁ INDO MUITO BEM', DIZ RUBENS OMETTO, CONTROLADOR DA COSAN	63
LULA DEFENDE CONVERGÊNCIA DE INTERESSES DOS SETORES PÚBLICO E PRIVADO	65
FIM DA JORNADA 6X1 VAI ELEVAR GASTOS NO SETOR PÚBLICO QUE VÃO DA LIMPEZA AO TRANSPORTE E SAÚDE	66
BRASIL DEVE SER BENEFICIADO POR CENÁRIO GEOPOLÍTICO NO PETRÓLEO, DIZ ESTUDO DA FIRJAN	68

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 70

COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA-VILA VELHA, SOB GESTÃO PRIVADA DA VPORTS, CRESCE E BUSCA NOVAS CARGAS	71
EDITAL DE PRIVATIZAÇÃO DA CODESA, QUE OPERA PORTOS NO ES, É APROVADO POR AGÊNCIA DO SETOR	73
BNDES E PETROBRAS FIRMAM PARCERIA SOBRE MINERAIS CRÍTICOS E ESTRATÉGICOS	74
PETROBRAS EM CUBATÃO VAI VIRAR POLO PRODUTOR DE BIOCOMBUSTÍVEIS, COM R\$ 6 BI EM INVESTIMENTOS	75
TIMBRO PLANEJA CHEGAR A R\$ 7 BI NO AGRO ESTE ANO	76

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 78

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO CRESCE 13% NO RIO EM CENÁRIO DE BAIXA REPOSIÇÃO DE RESERVAS, APONTA FIRJAN EM ANUÁRIO	78
REESTRUTURAÇÃO DA RAÍZEN 'ESTÁ INDO MUITO BEM', DIZ RUBENS OMETTO	79
DE OLHO NO PRÉ-SAL, PORTO SUDESTE INICIA OBRAS DE ESTRUTURAS DE ATRACAÇÃO E AMARRAÇÃO DE EMBARCAÇÕES ..	79
TRÁFEGO DE PETROLEIROS PELO ESTREITO DE ORMUZ AUMENTA APÓS REDUÇÃO DOS FLUXOS	80
BRASIL BUSCA MAIS ACORDOS PARA REEQUILIBRAR SEU COMÉRCIO	82

FOLHA DE SÃO PAULO - SP..... 84

MAIS DE 400 GRANDES NAVIOS AGUARDAM LIBERAÇÃO DE HORMUZ	84
NOVA FERROVIA COM 162 KM INICIA FASE DE TESTES EM MATO GROSSO	85

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 88

RIO GRANDE DEVE TER PICO DE 5 MIL TRABALHADORES COM OBRAS DO 'MAR ABERTO'	88
ARTIGO - DESCOMISSIONAMENTO DE PLATAFORMAS: O QUE MUDA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS OFFSHORE	89
MOVIMENTO DE CONTÊINERES SEGUE COM RECORDES NO PORTO DE SANTOS	91
RUMO ENTREGA ETAPA DA EXPANSÃO DA MALHA NORTE NO MT	91
SPE ÁGUAS AZUIS LANÇARÁ 3ª FRAGATA TAMANDARÉ SEXTA-FEIRA (26)	92
BRASKEM INICIA OPERAÇÕES DO NT 'BLOOMING FUTURE'	93
USIMINAS FORNECE AÇO PARA PORTO NO AMAZONAS PROJETADO PELO JURUÁ	94
RECEITA PRORROGA ATÉ 2061 ALFANDEGAMENTO DE ÁREA DA CARGILL EM PARANAGUÁ	94
ROBSON PASSOS, DA ECOVIX: CRONOGRAMA NÃO TRAZ DIFICULDADE OPERACIONAL PARA O ERG	95

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 96

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM.....	96
--	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MP move ação de R\$ 3,6 bilhões contra a Ultracargo por incêndio histórico em Santos

Ministérios públicos estadual e federal cobram reparo por danos ambientais causados por incêndio de 2015

Por Ted Sartori 21 de junho de 2026



Bombeiros precisaram de oito dias para controlar o fogo. Para Cetesb, foi a maior tragédia do tipo no País (Carlos Nogueira/Arquivo AT)

Mesmo depois de 11 anos, o incêndio na empresa Ultracargo, na Alemoa, em Santos, ocorrido em abril de 2015, deixou marcas ambientais profundas. Por esse motivo, ainda se busca o reparo de danos causados ao ar, à água, ao solo, subsolo, aos peixes, à flora e à paisagem - e que se alia ao prejuízo no trabalho dos pescadores artesanais. Uma ação civil pública contra a empresa, com causa estimada em

R\$ 3,6 bilhões, está em curso na Justiça Federal de Santos.

O fogo de 2015 foi causado por um erro nas tubulações de sucção e descarga, que provocou a explosão de uma válvula, gerando um incêndio em seis tanques de combustíveis, queimando 40 milhões de litros. Os bombeiros precisaram de oito dias para controlar as chamas, iniciadas no dia 2 de abril daquele ano. Foram 8 bilhões de litros de água do mar e 426 mil litros de espuma especial gelatinosa (cold fire). A Cetesb classificou como a maior tragédia do tipo na história do Brasil.

O processo

A ação civil pública ambiental, de autoria conjunta do Ministério Público do Estado de São Paulo (MPSP), por intermédio do Grupo de Atuação e Defesa do Meio Ambiente (Gaema) na Baixada Santista e do Ministério Público Federal (MPF), foi protocolada em abril deste ano. Assinam o documento a promotora de Justiça do Gaema, Flávia Maria Gonçalves, e o procurador da República Antonio José Donizetti Molina Daloia.

O pleito inclui a condenação ao pagamento de indenização pelos danos materiais e ambientais consumados e por dano moral coletivo. Houve ainda pedido de tutela provisória de urgência (liminar) para que houvesse a instituição imediata de um fundo reparador, com aporte inicial proporcional à gravidade do dano. O juiz Igor Lima Vieira Pinto, da 3ª Vara Federal de Santos, negou na última segunda-feira essa liminar, mas a ação continua.

“A tutela de urgência postulada mostra-se voltada, predominantemente, à constituição de garantia patrimonial, e não propriamente à reparação imediata do dano, sobretudo porque o numerário eventualmente aportado não teria, neste momento, destinação específica, permanecendo à disposição deste Juízo Federal”, escreveu o magistrado.

“Não vislumbro a presença de perigo de dano, tampouco de risco ao resultado útil do processo”, escreveu, na decisão.

Não há prazo para a sentença.

Outro lado

Procurada, a Ultracargo informou em nota que “não comenta e reitera que, desde o incidente em 2015, atua com transparência e colaboração junto aos órgãos competentes, tendo destinado mais de R\$ 82 milhões a iniciativas sociais, ambientais e de apoio à atividade pesqueira da região”.

A empresa afirma que realizou, ainda, “robustos investimentos em segurança em suas operações. E segue comprometida com a segurança, meio ambiente e comunidades do entorno”.

Para biólogo, estuário de Santos segue contaminado

A combinação da queima de combustível no incêndio na Ultracargo e a espuma química usada para combater as chamas fazem com que o estuário de Santos siga contaminado. A análise é do biólogo marinho e diretor-presidente do Instituto EcoFaxina, William Rodriguez Schepis.

Para se ter uma ideia, a espuma química tem substâncias chamadas per e polifluoroalquílicas (PFAS), conhecidas mundialmente como “produtos químicos eternos”.

“Elas não se degradam na natureza e persistem em sedimentos, água e organismos aquáticos por décadas. Estudos avaliam que os traços estão presentes até hoje. Por isso, os danos são bastante consideráveis”, afirma.

A espuma é letal para peixes e invertebrados marinhos em concentrações até 10 mil vezes menores do que as usadas para apagar o fogo, analisa o biólogo. E vai além.

“Para quem consome peixes e frutos do mar da região, o risco não é zero. Essas PFAS se acumulam ao longo da cadeia alimentar e estão associadas a câncer, alterações hormonais e danos ao sistema imunológico das pessoas”.

Falta de regulamentação

Schepis explica que o Brasil ainda não possui regulamentação específica para uso dessas espumas químicas nem limites estabelecidos para essas PFAS em águas e sedimentos.

“As espumas utilizadas em 2015 continuam sendo comercializadas e usadas no País. Então é um problema que persiste e é um impacto que ainda vai perdurar por tempo ainda indeterminado. As análises e o monitoramento ambiental vão determinar quando toda essa contaminação cessar no estuário de Santos”, finaliza o profissional.

Multa

Em nota, a Cetesb lembrou que “teve papel central na apuração dos impactos ambientais e na adoção das medidas administrativas cabíveis à empresa Ultracargo em decorrência do incêndio”.

Apesar de aplicada multa de R\$ 22,5 milhões em razão dos impactos causados pelo lançamento de efluentes e resíduos químicos no estuário de Santos, além da emissão de poluentes atmosféricos, acabou sendo firmado acordo, “na esfera administrativa, para pagamento de cerca de R\$ 16 milhões, valor destinado a investimentos em infraestrutura ambiental”, o que foi cumprido pela empresa.

Além da penalidade, foram estabelecidas condicionantes para a retomada das operações. Entre as exigências, foram incluídos o controle da destinação dos resíduos gerados pelo incêndio, mediante aprovação prévia da Cetesb por meio do Certificado de Movimentação de Resíduos de Interesse Ambiental (Cadri), a adoção de medidas para evitar novas emissões de fumaça e odores e a revisão do Plano de Ação de Emergência (PAE) e do Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR).

Também foi determinado o monitoramento da qualidade das águas superficiais do estuário e dos sistemas de drenagem do terminal.

No âmbito do licenciamento ambiental, o pátio atingido permaneceu interditado, sendo exigida a abertura de novo processo de licenciamento para qualquer obra de reforma, adequação ou substituição de tanques e demais instalações.

De acordo com a Cetesb, as ações de fiscalização e os relatórios técnicos elaborados pela Companhia subsidiaram investigações e providências adotadas pelos órgãos de controle para a reparação dos impactos ambientais e sociais na Baixada Santista.



“Como desdobramento do caso, foram fortalecidas as exigências de gerenciamento de riscos nos terminais de graneis líquidos do Porto de Santos e implantado o Plano Integrado de Emergências (PIE), que reúne periodicamente órgãos como Corpo de Bombeiros, Capitania dos Portos, Defesa Civil e a própria Cetesb em exercícios simulados de resposta a emergências”, finaliza.

Danos ambientais

Laudo pericial do Ministério Público do Estado de São Paulo (MPSP) identificou impactos ambientais severos e multicompartimentais (refere-se a algo composto por múltiplos compartimentos ou divisões), decorrentes da queima de aproximadamente 23,3 milhões de litros de combustíveis (gasolina, álcool anidro e óleo diesel).

Danos ao ar

- Emissões intensas de: • material particulado, fuligem e carbono elementar;
- monóxido e dióxido de carbono (CO e CO₂);
- óxidos de nitrogênio (NO₂);
- dióxido de enxofre (SO₂);
- compostos orgânicos voláteis e semivoláteis;
- Impacto direto à saúde pública e à vegetação no entorno urbano e portuário.

Danos à água

- Contaminação da lagoa adjacente, do Canal do Piaçaguera e do Estuário de Santos por combustíveis; águas de combate ao incêndio; líquidos geradores de espuma (LGE); depleção (redução, esgotamento ou perda de uma substância, energia ou recurso) severa de oxigênio dissolvido; presença de compostos tóxicos (benzeno, xileno, etilbenzeno).

Danos ao solo e subsolo

- Infiltração de efluentes contaminantes;
- Comprometimento de solo, subsolo e aquífero raso;
- Danos diretos à fauna edáfica (relativo ao solo ou à terra) e à vegetação associada.

Danos à fauna (ictiofauna, o conjunto de espécies de peixes que vivem em uma determinada região)

- Mortandade comprovada de, pelo menos, 8,9 toneladas de peixes (estimativa mínima);
- Estimativa técnica aponta mortalidade total entre 12 e 13 toneladas;
- 145 espécies afetadas, incluindo endêmicas, ameaçadas de extinção, de importância ecológica e pesqueira;
- Danos intergeracionais (perda de ciclos reprodutivos).

Danos à flora e à paisagem

- Queima e contaminação de manguezais e vegetação adjacente;
- Dano paisagístico relevante, com repercussão social e ambiental.

Fonte: MPSP e MPF

Os pleitos

- Pagamentos de indenização pelos danos materiais ambientais consumados, com dedução dos valores já pagos no âmbito do Termo de Ajustamento de Conduta Parcial (TAC), em um total de R\$ 3.620.775.230,27; • R\$ 1.989.268.859,20, relativos a danos ao ar, água, solo, subsolo e vegetação;
- R\$ 1.630.756.371,07, referentes aos impactos à ictiofauna;
- R\$ 750 mil, concernentes ao uso da água.
- Condenação ao pagamento de indenização por dano moral coletivo e, no tocante às chamadas obrigações de fazer (compromisso legal ou contratual onde o devedor deve realizar uma ação, serviço ou atividade em benefício do credor);
- Custeio integral de Estudo de Avaliação de Risco à Saúde, com a constituição de equipe multidisciplinar permanente;
- Instituição de Fundo Reparador, destinado à indenização individual dos moradores identificados como portadores de agravos à saúde decorrentes do evento.



- Em tutela provisória de urgência, se postulava:
- Prestação de caução ou garantia financeira idônea pelas requeridas, proporcional aos respectivos capitais sociais, em valor a ser arbitrado pelo Juízo; ou, alternativamente ou cumulativamente, a instituição imediata de Fundo Reparador, com aporte inicial proporcional à gravidade do dano, sob supervisão judicial, destinado ao custeio de estudos técnicos, monitoramento de saúde e futuras indenizações individuais.

Fonte: ação do MPSP e MPF.

Falta reparação em 94% do manguezal

Somente após quatro anos do incêndio na Ultracargo, em maio de 2019, chegou-se a um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) parcial entre a Ultracargo e os Ministérios Públicos do Estado de São Paulo (MPSP) e Federal (MPF) relacionado aos prejuízos ambientais e econômicos.

Porém, entre os problemas não resolvidos, está quase a totalidade da área de mangue afetada.

“Podemos concluir que os danos ambientais no manguezal não foram reparados diante da ausência de cumprimento do combinado com a Cetesb, pois ao menos desde 2020 a questão não avança, tendo os MPs aguardado com paciência uma solução que não veio”, citam os órgãos.

Segundo os Ministérios Públicos do Estado de São Paulo e Federal, 94,13% da área de manguezal a ser recuperada permanece sem a efetiva implementação de Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (Prad), conforme determinação da companhia ambiental. Isso corresponde a 14,7408 hectares (147.408 metros quadrados) de um total de 15,6685 hectares (156.685 metros quadrados). Ou seja, apenas 0,9277 hectare (9.277 metros quadrados, ou 5,87% da área exigida) tinha sido alvo do trabalho.

À Justiça, no entanto, a Ultracargo informou que “se encontram em execução as medidas previstas no Prad aprovado pela Cetesb em dezembro de 2021, incluindo a restauração de área superior a 15 hectares de manguezal, a título de compensação ambiental”.

Em prol dos pescadores

O mesmo acordo previa que a empresa custeasse alguns projetos em prol dos pescadores artesanais, com aditamentos que se estenderam até setembro do ano passado. A promotora de Justiça do Gaema Baixada Santista, Flávia Maria Gonçalves, que assina a ação, mas se aposentou há poucos dias, revela que dois projetos foram executados e outros ainda estão em andamento, como os que preveem obras de infraestrutura para comunidades afetadas.

“Fizemos cadastro e cerca de 2 mil pescadores de Santos, São Vicente, Cubatão, Guarujá e Bertioga foram beneficiados com esse acordo”, afirma.

“Alguns (projetos) estão em andamento com obras em São Vicente e Cubatão e outros ainda em discussão para obras em Guarujá e Santos”, completa.

O projeto Valoriza Pesca foi concluído e terá encerramento no dia 29, em evento na Fundação Parque Tecnológico de Santos, na Vila Nova.

“Está em discussão outro projeto com o Instituto de Pesca também à frente”, revela Flávia.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/06/2026

O FUTURO ZARPOU SEM O BRASIL, QUE PAGA PELO CUSTO DA INÉRCIA

“O atraso logístico brasileiro não se deve à escassez de engenheiros qualificados ou à falta de capital privado internacional interessado nos ativos portuários do país. A paralisia decorre de uma disfunção estrutural profunda na relação entre o poder público e o setor privado”

Por Maxwell Rodrigues 21 de junho de 2026



(Foto: Imagem gerada por IA)

O cenário do comércio marítimo global é definido pela capacidade de antecipar o futuro da engenharia e da logística. Enquanto potências globais redesenham a geografia física para acomodar navios de última geração, o Brasil permanece atado a amarras burocráticas, disputas políticas e insegurança jurídica. O contraste entre o Complexo Portuário de Xangai (Yangshan), na China, e o arrastado projeto do STS10, no Porto de Santos, serve como um diagnóstico preciso do atraso estrutural que pune

o desenvolvimento econômico brasileiro.

O Porto de Xangai não lidera o ranking mundial de movimentação de contêineres apenas por causa do volume de carga da indústria chinesa. O que impressiona o mercado global de infraestrutura é o domínio absoluto sobre as restrições geográficas por meio da alta engenharia de vanguarda. Para contornar as águas rasas que limitavam o crescimento do porto tradicional na foz do Rio Yangtze, o governo chinês decidiu construir um porto de águas profundas do zero. A escolha recaiu sobre as ilhas de Yangshan, localizadas em mar aberto. Para conectá-las ao continente, foi erguida a Ponte Donghai, uma obra monumental com 32,5 quilômetros de extensão.

A ponte foi concluída em apenas 36 meses (entre 2002 e 2005). Ela foi projetada com um traçado em “S” para resistir a tufões, correntes marítimas violentas e colisões de grandes navios. Podemos dizer que em média foi construído 1 km de ponte a cada mês. Aqui no Brasil estamos há 100 anos aguardando a ligação entre Santos e Guarujá.

Yangshan foi planejado para mitigar impactos ambientais e garantir segurança energética operacional. O complexo é margeado pela Fazenda Eólica de Donghai Bridge, uma das primeiras usinas eólicas comerciais em mar aberto da Ásia. As turbinas geram energia limpa diretamente para alimentar as operações automatizadas do porto. Isso inclui os guindastes de pátio controlados remotamente e os Veículos Guiados Automaticamente (AGVs) da Fase 4 do terminal.

No Brasil, o projeto do STS10 - um megaterminal planejado na região do Saboó, no Porto de Santos, com capacidade estimada para movimentar até 2,5 milhões de TEU por ano - simboliza a incapacidade do País em executar projetos de infraestrutura estratégica de grande porte.

Entre 2019 e 2020, o projeto do STS10 foi concebido dentro do plano de expansão e modernização do Porto de Santos, com foco em aumentar a capacidade de movimentação de contêineres e atrair novos players globais de navegação.

Entre 2021 e 2022 houve a definição da modelagem técnica e jurídica. O Tribunal de Contas da União (TCU) inicia a análise dos estudos de viabilidade (Evtea), gerando extensos debates sobre as regras de concorrência e a participação de armadores no leilão.

Já entre 2023 e 2024, com a troca de gestão no Governo Federal e na Autoridade Portuária de Santos (APS), o projeto sofreu alterações estruturais de diretrizes. Discussões sobre o destino da área (se dedicada a contêineres ou dividida para passageiros e carga geral) travaram o andamento do edital. Do ano passado para cá, o leilão acumula sucessivos adiamentos. O mercado observa o avanço de disputas corporativas e discussões regulatórias sobre a concentração de mercado no ecossistema portuário santista, impedindo a publicação definitiva do edital de concessão.

Entre 2019 e 2026, diversos ministros, políticos e atores do setor prometeram a obra e a solução definitiva. E as promessas continuam em ano de eleição. Mesmo se o STS10 for integralmente construído e concedido à iniciativa privada, o Porto de Santos enfrenta um teto logístico intransponível sob o atual modelo de governança. A infraestrutura de acessos terrestres - estradas e ferrovias que cortam a Baixada Santista - não possui a robustez necessária para suportar o fluxo gerado por um aumento de demanda.

O calcanhar de Aquiles da infraestrutura portuária nacional está na fragilidade jurídica e burocrática dos seus processos de contratação. O exemplo mais evidente dessa disfunção é o histórico das licitações e execuções dos serviços de dragagem do canal de acesso e dos berços de atracação em Santos. Diferentemente do modelo internacional, onde a manutenção da profundidade é tratada como uma concessão de longo prazo por performance, o modelo público tradicional brasileiro expõe a manutenção do porto a disputas judiciais crônicas.

Quando uma licitação é contestada em juízo, o porto perde calado operacional devido ao assoreamento natural. Isso força os navios de grande porte a entrarem no porto com restrição de carga (lightening), gerando custos adicionais repassados a toda a cadeia.

Comparação Xangai x Santos

- Modelo de tomada de decisão

Porto de Xangai (Yangshan):

Centralizado, focado no longo prazo e planejado pelo Estado.

Porto de Santos (projeto STS10):

Fragmentado, sujeito a interferências políticas locais e mudanças de governo.

- Tempo de execução de megaobras

Porto de Xangai (Yangshan):

36 meses para erguer uma ponte de 32,5 km em mar aberto.

Porto de Santos (projeto STS10):

Mais de 6 anos de discussões burocráticas sem o início das obras.

- Infraestrutura de acesso

Porto de Xangai (Yangshan):

Conexões oceânicas exclusivas de alta capacidade instalada.

Porto de Santos (projeto STS10):

Gargalos rodoviários urbanos e acessos saturados.

- Segurança operacional da dragagem

Porto de Xangai (Yangshan):

Manutenção contínua e integrada à infraestrutura de Estado.

Porto de Santos (projeto STS10):

Sujeita a processos licitatórios frágeis e judicialização constante.

- Integração tecnológica

Porto de Xangai (Yangshan):

Terminais 100% automatizados com matriz energética eólica própria.

Porto de Santos (projeto STS10):

Automação pontual travada por indefinições de contratos de arrendamento.

O atraso logístico brasileiro não se deve à escassez de engenheiros qualificados ou à falta de capital privado internacional interessado nos ativos portuários do país. A paralisia decorre de uma disfunção estrutural profunda na relação entre o poder público e o setor privado. A iniciativa privada brasileira e os investidores internacionais operam sob o peso do chamado risco político e regulatório. O



ecossistema portuário depende de concessões, autorizações, licenças ambientais e outorgas controladas pelo Estado.

O investidor privado evita confrontar diretamente o arranjo político dominante porque depende da manutenção ou renovação de seus contratos vigentes. Questionar publicamente o modelo de contratação ou a lentidão dos órgãos reguladores pode resultar em retaliações burocráticas. Como resultado, o empresariado nacional e os operadores estrangeiros tendem a se adaptar à ineficiência estrutural. Eles embutem os custos da lentidão e da insegurança jurídica nas margens de lucro ou tarifas cobradas dos importadores e exportadores.

Ao aceitar a lentidão nos investimentos de infraestrutura como regra, o sistema econômico brasileiro acabou comprometendo o futuro de várias gerações.

O frete mais caro reduz o espaço das indústrias e do agronegócio nacional no comércio internacional. O Brasil perde mercados estratégicos para países que modernizaram sua infraestrutura logística a taxas muito mais velozes.

A ineficiência portuária funciona como um imposto invisível sobre a sociedade. Cada dia de navio parado ao largo do Porto de Santos à espera de berço ou por falta de calado adequado resulta em custos extras de frete. Esses valores inflacionam o preço final dos produtos.

Setores intelectuais e de engenharia de ponta deixam de se desenvolver no país por falta de projetos de grande escala. Cientistas de dados, engenheiros de automação e especialistas em logística migram para centros de inovação internacionais onde a tecnologia portuária avança sem amarras burocráticas.

O atraso do STS10 e as constantes disputas judiciais em torno da dragagem são sintomas do modelo institucional que consome o capital e o tempo do País. Enquanto a infraestrutura portuária global avança acelerada, o Brasil continua amarrado a normas que desaceleram o desenvolvimento nacional.

Cientistas políticos e economistas apontam que o modelo institucional adotado pela Constituição de 1988 gerou um mecanismo conhecido como presidencialismo de coalizão. Para governar, o Poder Executivo precisa fragmentar o controle de ministérios, estatais e orçamentos públicos entre dezenas de partidos. Essa necessidade de negociar apoio político a cada votação importante frequentemente resulta na entrega de cargos técnicos para indicações políticas. Isso reduz a eficiência de agências reguladoras, ministérios e infraestruturas estratégicas (como portos e rodovias).

A volatilidade das alianças políticas provoca mudanças constantes nas diretrizes econômicas e nas regras de contratos de longo prazo. Esse cenário afasta investidores internacionais de grande porte, que demandam previsibilidade para aportar capital em projetos de décadas.

Historicamente, grandes escândalos de corrupção demonstraram que o modelo de contratações públicas e financiamento de campanhas favoreceu o surgimento de monopólios baseados em conexões políticas, em detrimento da livre concorrência e da inovação tecnológica.

Desde a base

O sistema educacional básico frequentemente falha em ensinar economia básica, empreendedorismo e responsabilidade fiscal. O cidadão é educado para exigir que o Estado solucione todas as demandas, sem compreender que os recursos públicos são limitados e financiados pelos próprios impostos da sociedade. A Constituição brasileira elenca uma vasta lista de direitos sociais universais. Contudo, sem um crescimento econômico correspondente, esses direitos tornam-se promessas vazias.

A contrapartida da cidadania - que inclui o respeito às leis, o zelo pelo patrimônio público, a busca pela produtividade e a fiscalização rigorosa dos governantes - é frequentemente negligenciada no debate público. A transição de uma política de clientelismo (troca de favores e benefícios individuais) para

uma política de Estado (regras universais e perenes) é um dos maiores desafios do amadurecimento republicano.

Programas de transferência de renda (como o Bolsa Família) são reconhecidos globalmente por bancos internacionais como ferramentas cruciais para a mitigação da miséria extrema. No entanto, o problema sistêmico surge quando esses programas não possuem portas de saída claras. Sem uma economia forte que gere empregos formais, os beneficiários tornam-se dependentes crônicos do auxílio, transformando uma política humanitária em moeda de troca eleitoral implícita.

A criação de empregos indiretos, cargos comissionados e o loteamento de empresas públicas servem para criar redes de lealdade política, drenando recursos que deveriam ser aplicados em investimentos de infraestrutura que beneficiariam toda a coletividade.

Soluções

Uma das ações importantes seria a implementação de sistemas de auditoria digital baseados em inteligência artificial e blockchain (cadeia de blocos) para rastrear cada centavo de licitações públicas, eliminando o fator humano e a discricionariedade política em contratos.

Outra solução seria substituir cargos comissionados por servidores de carreira selecionados por critérios rigorosos de meritocracia, com estabilidade condicionada ao cumprimento de metas de produtividade e qualidade do serviço.

Seria fundamental ainda retirar o Estado da operação direta de ativos logísticos e industriais, delegando à iniciativa privada a execução sob a fiscalização de agências reguladoras verdadeiramente independentes e blindadas de indicações partidárias.

Além disso, é preciso reformular a base curricular para ensinar o funcionamento do orçamento público, a origem dos impostos e o custo do Estado. O cidadão precisa entender que o governo não tem dinheiro próprio; ele apenas gerencia o dinheiro retirado da sociedade. Poderíamos espelhar o modelo educacional em países como a Alemanha e a Coreia do Sul, onde o ensino técnico secundário é integrado às demandas do mercado produtivo, gerando emancipação financeira e reduzindo a dependência de auxílios governamentais.

O abismo que separa a eficiência automatizada do Porto de Xangai da paralisia burocrática do STS10 em Santos não é um problema de engenharia, mas sim o reflexo direto de um modelo político e institucional esgotado. A infraestrutura de um País é o espelho de sua governança. Enquanto a China projeta seu crescimento global por meio de investimentos de Estado de longo prazo, o Brasil permanece refém de um presidencialismo de coalizão que loteia cargos técnicos, judicializa contratos vitais e transforma a máquina pública em um balcão de negócios.

A ausência de uma educação cívica e econômica básica distorceu a percepção da sociedade, que passou a enxergar o Estado como um provedor supremo e benevolente, ignorando que a ineficiência logística e a corrupção estrutural retiram muito mais do bolso do cidadão do que qualquer auxílio governamental é capaz de devolver.

Substituindo a política do favor pessoal pela supremacia de uma política de Estado perene poderemos destravar os portos, atrair o capital internacional e emancipar a sociedade brasileira. Enquanto o Brasil continuar a tratar a infraestrutura como moeda de troca política e a cidadania como um balcão de favores, permaneceremos ancorados no porto do subdesenvolvimento, assistindo ao futuro zarpar sem nós.

Este artigo é de responsabilidade do autor e não reflete necessariamente a linha editorial e ideológica do Grupo Tribuna. As empresas que formam o Grupo Tribuna não se responsabilizam e nem podem ser responsabilizadas pelos artigos publicados neste espaço.

NOVO IMPASSE EM MEGATERMINAL NO PORTO DE SANTOS PODE ATRASAR LEILÃO E AFETAR INVESTIMENTOS

Especialistas avaliam que uma possível reanálise do TCU pode prolongar ainda mais o processo e aumentar a insegurança regulatória no setor portuário

Por Ted Sartori 20 de junho de 2026



Tecon Santos 10 ampliará a movimentação de contêineres em 50% (Alexsander Ferraz/AT)

A longa novela burocrática em que se transformou a futura licitação do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos, ganhará mais demorados capítulos em uma possível reanálise do tema pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Além de atrasar um projeto que se arrasta em diversas e cansativas etapas ao longo dos últimos anos, impedindo o necessário e urgente crescimento da capacidade do complexo portuário

santista, a situação pode gerar instabilidade regulatória na visão de especialistas consultados por A Tribuna.

O consultor portuário Ivam Jardim, da Agência Porto Consultoria, observa justamente que os impactos vão além do próprio Tecon Santos 10. “É natural que projetos dessa relevância sejam objeto de análise pelos órgãos de controle, mas sucessivas revisões sobre temas que já foram amplamente discutidos e deliberados podem gerar uma percepção de instabilidade regulatória e reduzir a previsibilidade necessária para investimentos de longo prazo”, afirma.

Em 23 de abril, o secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, solicitou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a suspensão temporária da licitação e a consequente devolução dos autos do processo. O motivo é que, segundo o documento, encontravam-se em discussão no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e na Casa Civil “novas diretrizes e parâmetros” com o objetivo de “aperfeiçoar a modelagem e melhorar o atendimento ao interesse público no serviço portuário”.

Em 6 de maio, a Casa Civil da Presidência da República pediu rapidez ao MPor para adaptação da modelagem do processo envolvendo o leilão do Tecon Santos 10. Além disso, uma nota técnica elaborada pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SEMPI), órgão vinculado à Casa Civil, defende que os atuais operadores no Porto de Santos possam participar do pregão já na primeira fase e sugere dobrar o valor de outorga, que pode chegar a R\$ 1 bilhão. Ela está sob análise da Antaq. Até o momento, prevalece o modelo em duas etapas para o futuro certame, com veto à participação de armadores e operadores do Porto de Santos na etapa inicial. Ambos só poderiam disputar a licitação na segunda fase, a ser convocada caso não haja interessados na primeira, sob a condição de renunciar aos contratos atuais para poder assumir o arrendamento.

“Chama atenção o fato de que o modelo atualmente proposto não representa uma inovação regulatória, mas segue entendimentos que já foram adotados pela Antaq em outras licitações. Por isso, eventuais mudanças de direcionamento após anos de discussão tendem a trazer reflexos não apenas para este projeto específico, mas para a confiança do mercado nos processos de planejamento e estruturação da infraestrutura portuária brasileira”, argumenta Jardim.

Sócio da Garin Partners, empresa de consultoria em infraestrutura, Eduardo Jeronimo vai na mesma linha. “O principal impacto de uma eventual reanálise pelo TCU seria o aumento da incerteza regulatória e do risco de alongamento do cronograma do projeto. O Tecon Santos 10 já passou por diversas etapas de avaliação técnica, regulatória e de controle, e qualquer retorno a fases anteriormente concluídas tende a exigir novas manifestações dos órgãos envolvidos, análises complementares e possíveis ajustes documentais”, comenta.

Independentemente do mérito da discussão, Jeronymo lembra que a reabertura de etapas do processo pode gerar atrasos na publicação do edital e, conseqüentemente, na realização do leilão. “Em projetos de infraestrutura dessa magnitude, previsibilidade e estabilidade processual são fatores relevantes para a atração de investidores e para a manutenção do interesse do mercado”.

Debate precisaria ser reiniciado

Em maio, o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, afirmou para A Tribuna que, caso o Governo Federal opte por um novo modelo de licitação para o Tecon Santos 10, a medida resultará no reinício do processo. Com isso, haverá a elaboração de um novo edital pela agência reguladora e o documento terá de ser submetido à análise do Tribunal de Contas da União (TCU). A Reportagem entrou em contato com a Agência nos últimos dias para saber mais detalhes a respeito, mas não houve resposta até o fechamento.

No início deste mês, em entrevista no programa Bom Dia, Ministro!, no YouTube, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, reafirmou que o cronograma prevê o leilão ainda em 2026, repetindo o discurso de ocasiões anteriores, mas ressaltou que não depende apenas do MPor. Franca disse que, caso a Antaq proponha alterações na modelagem inicialmente estruturada para o terminal, o processo precisará retornar ao TCU para nova avaliação e que, se mantida, o edital poderá seguir para publicação. A Reportagem insistiu recentemente no assunto, mas o discurso foi o mesmo.

O TCU não se manifestou. Tanto o presidente, ministro Vital do Rêgo Filho, quanto o relator do processo do Tecon Santos 10, ministro Antônio Anastasia, foram procurados para explicar em quais situações o processo precisaria retornar à Corte, qual seria o rito de análise e os impactos que isso teria no cronograma do certame. No entanto, os dois preferiram não conceder entrevista sobre o assunto no momento.

Prejuízos

A possibilidade de adiamento do leilão do Tecon Santos 10 para o próximo ano, em meio ao enfadonho vaivém do processo, adiciona fermento a um bolo que não tem qualquer sabor. O sócio da Garin Partners, empresa de consultoria em infraestrutura, Eduardo Jeronymo, argumenta que protelar o certame também posterga a entrada de novos investimentos em capacidade portuária justamente em um momento em que o Porto de Santos registra crescimento consistente de movimentação e enfrenta desafios relacionados à expansão de infraestrutura.

“Além de retardar a ampliação da oferta de capacidade para contêineres, o adiamento prolonga um cenário de incerteza para operadores, usuários e investidores que acompanham o projeto há vários anos. Também posterga os potenciais ganhos de eficiência logística, competitividade e geração de empregos associados ao empreendimento”, detalha.

Do ponto de vista setorial, observa Jeronymo, quanto maior o tempo entre a estruturação do projeto e a efetiva licitação, maior tende a ser a exposição a mudanças de mercado, revisões regulatórias e novas discussões institucionais que podem impactar o cronograma originalmente planejado. “O ideal é que o processo avance com segurança jurídica, mas também com a previsibilidade necessária para permitir que os investimentos sejam realizados no menor prazo possível”, sintetiza.

Alternativas

O consultor portuário Ivam Jardim, da Agência Porto Consultoria, afirmou que isso seguiria impedindo também o avanço de opções. O especialista lembra que, ao longo do período, o poder concedente teve à disposição diferentes alternativas para ampliar a capacidade portuária de Santos, incluindo a renovação do Ecoporto e expansões dos terminais já instalados, como Brasil Terminal Portuário (BTP) e Santos Brasil.

“A opção adotada foi a realização de uma nova licitação, decisão legítima e discricionária da Administração. No entanto, quando se escolhe esse caminho e a licitação não consegue ser concluída, o resultado é o pior cenário possível: deixam de avançar tanto as alternativas anteriormente disponíveis quanto o novo projeto que deveria substituí-las”, argumenta. “Em termos práticos, o Porto de Santos permanece sem a expansão de capacidade necessária, o mercado continua convivendo

com incertezas e o país perde competitividade em um setor estratégico para o comércio exterior brasileiro”, finaliza.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 20/06/2026

GOVERNO FEDERAL PROMETE APERFEIÇOAR POLÍTICA HIDROVIÁRIA APÓS CRÍTICAS DO TCU

Ministério de Portos e Aeroportos afirma que já avalia recomendações do Tribunal de Contas da União e prevê mais de R\$ 540 milhões em investimentos nas hidrovias em 2026

Por Maurício Martins 20 de junho de 2026



Ministério afirma manter compromisso de avançar em projetos (Divulgação/Antaq)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) disse para A Tribuna, em nota, que recebe as recomendações do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre o planejamento hidroviário “de forma construtiva e reconhece a importância do controle externo para o aprimoramento das políticas públicas”.

Conforme A Tribuna publicou na semana passada, o TCU apontou falhas estruturais e cobrou melhor planejamento por parte do Governo Federal para o setor hidroviário no Brasil.

A Corte de Contas concluiu que a política pública federal para o setor sofre de “imaturidade institucional”, baixa execução de investimentos e ausência de planejamento estruturado, apesar do elevado potencial logístico do País. Auditoria do TCU apontou que a política hidroviária não está formalizada em instrumento normativo próprio, não conta com modelo lógico estruturado nem com indicadores voltados a resultados socioeconômicos.

Segundo o MPor, as contribuições do Tribunal já estão sendo avaliadas e incorporadas ao aperfeiçoamento da agenda hidroviária nacional. “A estruturação das concessões hidroviárias é uma agenda inédita no País e integra um processo de amadurecimento institucional e regulatório, que demanda aperfeiçoamentos contínuos e fortalecimento dos instrumentos de planejamento e governança”.

O Ministério afirma que mantém o compromisso de avançar na implementação dos projetos, ampliar a participação da iniciativa privada e fortalecer os investimentos no setor.

“Prova disso é que, entre 2019 e 2022, foram investidos R\$ 716 milhões em infraestrutura hidroviária. Já entre os anos de 2023 a 2025, os aportes alcançaram cerca de R\$ 1,29 bilhão, quase o dobro do período anterior. Somente no ano passado, aproximadamente R\$ 500 milhões foram destinados às hidrovias brasileiras”.

Para 2026, diz a pasta, a proposta orçamentária prevê mais de R\$ 540 milhões em investimentos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 20/06/2026

Nova regra que reforça pisos mínimos do frete rodoviário pode elevar em até 90% o valor do transporte para o setor gesseiro pernambucano

Por Mariana Araújo



Entidades do setor empresarial afirmam que a MP do Frete amplia distorções de uma região dependente do modal rodoviário e com baixa disponibilidade de cargas de retorno – Foto: CNI/Divulgação

A aprovação da Medida Provisória 1.343/2026 pela Câmara dos Deputados acendeu um alerta entre as indústrias nordestinas. A proposta, conhecida como MP do Frete, fortalece a política de pisos mínimos para o transporte rodoviário de cargas e pode ampliar um dos principais gargalos históricos da região: o alto custo logístico.

Segundo levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI), o Nordeste já é a região mais impactada pelo tabelamento dos fretes, com aumento médio de 20,3% nos custos de transporte, acima da média nacional de 16,4%.

O novo texto, relatado pelo deputado Zé Trovão (PL-SC), determina o bloqueio digital de operações contratadas abaixo do piso mínimo definido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), impedindo o início da viagem. A MP também estabelece um piso salarial de R\$ 5 mil mensais para motoristas de longa distância. A proposta segue agora para análise do Senado, que terá até 16 de julho para deliberar antes que a medida perca a validade.

Para empresários e entidades industriais do Nordeste, a iniciativa amplia distorções históricas de uma região fortemente dependente do modal rodoviário e com baixa disponibilidade de cargas de retorno.

Dependência das estradas pesa no frete do Nordeste

De acordo com a Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe), a estrutura logística nordestina possui menor participação de modais alternativos, como ferrovias e hidrovias, o que reduz as opções de transporte e aumenta a dependência das rodovias.

Outro fator decisivo é a dinâmica dos fretes de retorno. Como grande parte das mercadorias segue do Sudeste para o Nordeste sem que haja volume equivalente no sentido inverso, tornou-se comum a prática de negociar fretes mais baratos para evitar que caminhões retornem vazios. Com a exigência de cumprimento integral da tabela mínima também nessas operações, a economia gerada por esse modelo tende a desaparecer.

O presidente da Federação das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Nordeste (Fetracan), Nilson Gibson, afirma que a disparidade entre oferta e demanda de cargas explica o impacto mais severo na região.

“Existe uma oferta muito maior de transporte vindo do Sudeste para o Nordeste e pouca oferta no sentido contrário. O chamado frete de retorno praticamente cobria apenas os custos operacionais do motorista. Com o piso mínimo, esse equilíbrio foi rompido e os custos aumentaram”, explica.

Segundo ele, setores que precisam transportar grandes volumes de matéria-prima e produtos acabados em longas distâncias sentirão os efeitos de forma mais intensa. “A indústria que depende de insumos e precisa escoar sua produção para outras regiões sofre mais porque muitas vezes não há perspectiva de carga de retorno”, afirma.

Gibson acrescenta que transportadores e empresários discutem junto à ANTT a criação de parâmetros regionais. “O agro e a indústria têm pressionado por uma tabela diferenciada para o Nordeste, mas ainda não existe nenhuma perspectiva concreta”, acrescenta.



Polo gesseiro prevê alta de até 90% nos fretes

Entre os segmentos mais vulneráveis está o Polo Gesseiro do Araripe, responsável por cerca de 90% da produção nacional de gipsita. A cadeia produtiva concentra aproximadamente 560 empresas e responde por 13,8 mil empregos diretos e 69 mil indiretos na região. O setor estima que os novos critérios poderão elevar os custos de transporte entre 60% e 90%, dependendo da rota e do tipo de carga.

O diretor da Fiepe no Sertão do Araripe, Fábio Monteiro, afirma que o impacto pode comprometer a viabilidade econômica de diversas operações. “Na cadeia do gesso, a melhor situação de reajuste do frete fica próxima de 60%, mas há casos que chegam a 90%. Em alguns cenários, o custo praticamente dobra”, afirma.

Segundo ele, a distância dos grandes centros consumidores agrava o problema. “O gesso está a cerca de 700 quilômetros das principais capitais do Nordeste e a 2,6 mil quilômetros de São Paulo, nosso maior mercado consumidor. É uma cadeia de baixo valor agregado, na qual o frete representa uma parcela muito significativa do preço final”, explica.

Dados apresentados pelo Sindusgesso mostram que o frete de uma carreta de nove eixos entre o Araripe e São Paulo pode ter um aumento de 71% com a aplicação integral da tabela da ANTT. Em rotas para veículos menores, a variação supera 100%.

O estudo também aponta que o custo do transporte pode superar o valor da mercadoria. Atualmente, uma tonelada de gipsita é comercializada por cerca de R\$ 50, enquanto o frete para grandes centros consumidores pode alcançar R\$ 700 por tonelada.

“No caso do gesso para construção civil, a tonelada custa entre R\$ 290 e R\$ 320. O frete pode chegar a quase R\$ 600. Não faz sentido econômico. O consumidor tende a migrar para produtos substitutos”, alerta Monteiro. Entre as alternativas apontadas pelo setor estão o aumento do uso de drywall industrializado, argamassas estabilizadas e sistemas construtivos baseados em concreto e alvenaria.

Setor teme perda de competitividade e avanço das importações

Em ofício encaminhado ao Ministério dos Transportes e à ANTT, o Sindusgesso solicita a criação de um regime logístico diferenciado para o Polo Gesseiro do Araripe, com coeficientes específicos para a região. A entidade argumenta que a metodologia atual desconsidera fatores como a previsibilidade das rotas, os ganhos de escala e o aproveitamento do frete de retorno.

O documento destaca ainda que a aplicação uniforme da política de pisos mínimos tem ampliado a competitividade da gipsita importada e estimulado a instalação de unidades industriais mais próximas dos mercados consumidores do Sul e Sudeste.

“Não se trata apenas de uma demanda setorial, mas de uma ação estruturante de política pública para evitar a desarticulação de uma cadeia estratégica para Pernambuco e para o país”, afirma o sindicato no documento.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/06/2026

TÉRMICA MONTE FUJI INICIA OBRAS DE R\$ 1,2 BILHÃO EM SUAPE EM OUTUBRO

A térmica Monte Fuji deve entrar em operação em outubro de 2028

Por Ângela Fernanda Belfort - De Recife angela.belfort@movimentoeconomico.com.br

As obras da termelétrica Monte Fuji, no Complexo Industrial de Suape, vão ser iniciadas em outubro próximo. O empreendimento foi um dos vencedores do Leilão de Reserva de Capacidade (LRCAP) 2026, mas foi inabilitado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). A empresa recorreu e, na semana passada, conseguiu a habilitação, o que significa que a energia a ser produzida já tem um

contrato de venda a longo prazo. O empreendimento terá uma potência instalada de 299 megawatts (MW) e vai demandar investimento de R\$ 1,2 bilhão.



A primeira etapa das obras será a terraplenagem, de acordo com o presidente do grupo Ebrasil, Dionon Cantareli. A desabilitação ocorreu por uma questão burocrática. E o argumento da empresa para conseguir a habilitação foi que “a empresa consorciada que tem 1% é controlada integralmente controlada pela Ebrasil que tem 99% do consórcio e tem patrimônio líquido mais de duas vezes o suficiente” do que o exigido no edital do LRCAP 2026 que ocorreu em março último.

Movida a gás natural, a previsão é que a termelétrica Monte Fuji esteja pronta para fornecer energia no dia 1º de outubro de 2028. O grupo Ebrasil possui atualmente 630 MW de potência instalada nas empresas Epasa, em João Pessoa, e Epesa, em Pernambuco, com as térmicas Pau Ferro I e Termomanaus.

Além da UTE Monte Fuji, a companhia está implantando outras três usinas na Paraíba, que juntas vão acrescentar uma potência de 740 MW. Quando todas estiverem funcionando, o grupo terá oito usinas térmicas.

Os leilões do setor elétrico e a implantação de novos empreendimentos

Geralmente, no setor elétrico, as empresas concorrem ao leilão – realizado pelo governo federal – com um projeto do empreendimento. Os vencedores da concorrência ganham contratos de longo prazo para fornecer a energia que vai produzir depois de implantado. Vencer o leilão contribui para a instalação de novos empreendimentos, porque garante a compra da energia a ser gerada por um período de longo prazo.

Os empreendimentos que venceram o LRCAP 2026 vão funcionar como uma reserva, entrando em operação, quando for necessário ao Sistema Interligado Nacional (SIN), que leva energia a 99% dos brasileiros. Isso deve ocorrer principalmente nos picos de consumo, como final da tarde, quando diminui a geração de energia solar fotovoltaica no País inteiro. No LRCAP 2026 foi contratada a potência, que indica o que o empreendimento pode gerar de energia. Quando entrar em funcionamento, as geradoras vão produzir a quantidade de energia determinada pelo Operado Nacional do Sistema (ONS).

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/06/2026

CONSÓRCIO NOVO RECIFE ENTREGA 1ª ETAPA DO PARQUE DA ORLA, NO CAIS JOSÉ ESTELITA

Com 22 mil metros quadrados, o espaço será aberto ao público como novo destino de lazer e convivência no Cais José Estelita, no Recife, na 1ª quinzena do mês de julho

Por John Cartana, da Folha de Pernambuco

A partir da primeira quinzena de julho, a população do Recife terá acesso a um novo espaço de lazer na área central da capital, com a entrega da primeira etapa do Parque da Orla, no Cais José Estelita. Com cerca de 22 mil metros quadrados, essa fase inicial representa cerca de 64% do projeto completo.

Assinado por Benedito Abbud, o projeto urbanístico e paisagístico foi desenvolvido pelo Consórcio Novo Recife, formado por empresas do setor imobiliário e administrado pela Moura Dubeux, com o objetivo de valorizar soluções que combinam natureza, convivência e acessibilidade.



O Parque da Orla, localizado no Cais José Estelita, em frente ao Cabanga late Clube de Pernambuco, se transformou em um novo espaço de lazer e convivência no Recife, valorizando a relação da cidade com sua frente litorânea. Foto: Mathus Ribeiro/Folha de Pernambuco

A primeira etapa, executada em seis meses e concluída dentro do cronograma previsto, foi planejada para incentivar o uso cotidiano do espaço e criar um ambiente integrado ao entorno urbano, voltado à diversidade de públicos e à promoção de experiências ao ar livre.

Além do estacionamento com 131 vagas, um grande parque estruturado para pets, com áreas separadas para animais de grande e pequeno porte, está entre os equipamentos que serão entregues.

O Parque da Orla também contará com uma academia ao ar livre, que dispõe de uma área de calistenia e equipamentos voltados ao público idoso, e com a Praça da Infância, constituída por três áreas temáticas inspiradas na água, nas plantas e na circulação do vento.

Além de áreas amplas de jardins e convivência, projetadas e desenvolvidas para estimular a permanência e o uso constante durante o dia, o parque também conta com bicicletários, banheiro público e uma horta comunitária.



Próximas fase do Cais José Estelita

As definições dos equipamentos e dos usos previstos para esta etapa contaram com participação da Prefeitura do Recife, que estabeleceu critérios voltados à diversidade de públicos, funcionalidade, acessibilidade e à facilidade de manutenção. A segurança do parque ficará sob responsabilidade dos órgãos públicos competentes, seguindo os protocolos já adotados na cidade.

“O Parque da Orla transforma uma área antes subutilizada e de passagem em um espaço de destino, com potencial para conectar pessoas, bairros e experiências. É um avanço importante na requalificação do Cais José Estelita e na valorização da área central do Recife”, complementou Moura.

As próximas fases já estão em andamento e vão dar continuidade à implantação do parque até a área dos armazéns do casario, próximo ao Viaduto das Cinco Pontas. A previsão é que a entrega completa ocorra até o fim do ano.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/06/2026

NOVA INDÚSTRIA BRASIL GANHA MAIS R\$ 140 BILHÕES PARA INVESTIMENTOS NESTE ANO

Novo aporte disponibilizado pelo BNDES e pela Finep para o programa Nova Indústria Brasil foi anunciado durante cerimônia dos 74 anos do banco

Da Agência Gov



Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, durante solenidade de abertura do Seminário “Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) 74 Anos – Um Novo Banco para a Construção de um Novo Mundo”, no Rio de Janeiro. Foto: Ricardo Stuckert/PR

A Nova Indústria Brasil (NIB) contará com mais R\$ 140 bilhões em recursos para investimentos até dezembro de 2026. O anúncio do novo aporte ao financiamento da política industrial lançada pelo governo federal para impulsionar setores estratégicos foi realizado nesta segunda-feira (26), durante cerimônia em comemoração dos 74 anos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O presidente Lula, o vice-presidente, Geraldo Alckmin, participaram da solenidade.

Serão R\$ 102,5 bilhões disponibilizados pelo BNDES e R\$ 37,5 bilhões pela Financiadora de Estudos e Projetos (Finep). Com isso, a NIB ultrapassará a marca de R\$ 750 bilhões em recursos disponíveis para investimentos entre 2023 e 2026.

Na cerimônia, o ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Márcio Elias Rosa, destacou o papel do BNDES como indutor de política industrial e catalisador também de investimento privado. “Logo no início, construindo a NIB, o MDIC teve no BNDES talvez o principal interlocutor. Em todas as missões, o BNDES está presente”, afirmou.

O ministro também destacou o papel da política industrial de estimular investimento privado. “Eu gosto de chamar atenção que em quatro, das seis missões que nós desenhamos na NIB, o setor privado é o que responde pela maior parte dos investimentos. Ou seja, a política industrial foi assimilada pelo setor privado”, disse.

Segmentos estratégicos da Nova Indústria Brasil

Entre os segmentos estratégicos contemplados pela política estão fertilizantes, máquinas agrícolas, insumos farmacêuticos ativos (IFAs), biofármacos, terapias avançadas, mobilidade sustentável, inteligência artificial, audiovisual, minerais críticos e tecnologias duais. Os investimentos buscam fortalecer a soberania produtiva nacional, ampliar a inovação e aumentar a competitividade da indústria brasileira.

Durante a cerimônia, também foi lançado o portal Investe Indústria Brasil, desenvolvido pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI). A plataforma funcionará como um mapa da política industrial, identificando intenções de investimento e gargalos setoriais. Para isso, a ABDI receberá informação das empresas dos focos da NIB e vai acompanhar as demandas setoriais.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/06/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

COMEÇA HOJE (22): FISCALIZAÇÃO DA ANTAQ REFORÇA SEGURANÇA DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DURANTE O FESTIVAL DE PARINTINS

"Operação Chapa Quente" deverá inspecionar cerca de 1.200 embarcações que seguirão de Manaus para o município amazonense



Foto: Marinha do Brasil

Brasília, 22/06/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), por meio da Gerência Regional de Manaus (GREMN), participará da "Operação Chapa Quente" - ação integrada de fiscalização que deve inspecionar cerca de 1.200 embarcações destinadas ao transporte de passageiros entre Manaus e Parintins durante a 59ª edição do Festival Folclórico da região. A ação começa hoje (22) e segue até o dia 26/06.

Coordenada pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC/Marinha do Brasil), a operação reúne diversos órgãos públicos para reforçar a segurança da navegação e a regularidade dos serviços prestados durante um dos períodos de maior movimentação hidroviária do Amazonas.

Papel da ANTAQ durante a "Chapa Quente"

Segundo o gerente substituto da ANTAQ em Manaus, Samuel Sousa, a atuação da Agência neste ano estará voltada especialmente para a fiscalização dos preços das passagens e do cumprimento dos termos da autorização: "A ideia é inibirmos possíveis abusos nos preços praticados e fiscalizarmos o esquema operacional das empresas, visando identificar alterações não autorizadas durante um dos períodos de maior fluxo hidroviário do Amazonas", afirmou.

Durante a operação, as embarcações passarão por inspeções relacionadas à documentação, à capacidade de passageiros, aos equipamentos de segurança e às condições gerais de navegação. Também participarão da ação órgãos de proteção social, com atenção especial à proteção de crianças e adolescentes.

Essas vistorias ocorrerão em um posto de fiscalização instalado nas proximidades do Encontro das Águas, em Manaus, por onde deverão passar as embarcações de transporte de passageiros com destino a Parintins.

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: 22/06/2026

RANKING DO TESOIRO NACIONAL POSICIONA ANTAQ COMO A 2ª MELHOR AGÊNCIA REGULADORA EM QUALIDADE DA INFORMAÇÃO DE CUSTOS



No levantamento consolidado, autarquia alcançou a 10ª colocação entre 175 órgãos e entidades avaliados

Brasília, 22/06/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) conquistou o 2º lugar entre as agências reguladoras federais no Ranking da Qualidade da Informação de Custos 2025, elaborado pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN). No levantamento consolidado, a autarquia alcançou a 10ª



colocação entre 175 órgãos e entidades da Administração Pública Federal, resultado que evidencia a qualidade de suas informações contábeis e o compromisso com a transparência, a eficiência e a boa governança.

O reconhecimento foi anunciado durante o 15º Encontro de Gestão de Custos do Setor Público, realizado em Brasília (DF) no dia 18/06. O evento reuniu gestores públicos, especialistas e servidores das áreas de custos, contabilidade e administração financeira para debater boas práticas e estratégias voltadas ao aprimoramento da gestão pública.

No ranking das agências reguladoras, a ANTAQ obteve nota 7,868 e ficou atrás apenas da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Já na classificação geral, que inclui ministérios, universidades federais e empresas estatais dependentes, a Agência alcançou a 10ª posição.

Da melhoria contínua ao reconhecimento nacional

O ranking é elaborado com base em critérios como personalização, regularidade, dispersão e economicidade das informações de custos. Em 2024, a ANTAQ ocupava a terceira colocação entre as agências reguladoras. Após analisar os resultados do levantamento e implementar ações voltadas ao aprimoramento dos indicadores avaliados, avançou para o segundo lugar na edição mais recente.

De acordo com a gerente de Orçamento e Finanças da ANTAQ, Lucimar Maciel, o resultado demonstra a qualidade das informações utilizadas na gestão institucional e o compromisso da Agência com a correta aplicação dos recursos públicos: “A premiação comprova que a ANTAQ cumpre as normas contábeis, possui informações confiáveis e adota práticas responsáveis na gestão dos recursos públicos. Entregamos resultados relevantes mesmo diante de limitações orçamentárias e de força de trabalho. Nosso compromisso com controle, governança, eficiência e transparência contribui diretamente para o desenvolvimento do setor aquaviário e, consequentemente, da economia nacional”, destacou.



Tabela 6 - Ranking de Desempenho da Qualidade da Informação de Custos Consolidado

Relação de órgãos e entidades selecionados do Poder Executivo Federal

Nome do órgão	Sigla SIORG	Personalização	Regularidade	Dispersão	Nota econ norm	Nota final
MINISTERIO DA CIENCIA, TECNOLOGIA E INOVACAO	MCTI	2.999	3.000	2.614	0,901	9,514
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCACAO, CIENCIA E TECNOLOGIA DE SERGIPE	IFS	2.831	3.000	2.413	1,000	9,244
MINISTERIO DA JUSTICA E SEGURANCA PUBLICA	MJSP	2.910	3.000	2.436	0,100	8,446
AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL	ANAC	2.625	3.000	2.617	0,100	8,342
MINISTERIO DA AGRICULTURA E PECUARIA	MAPA	1.634	3.000	2.621	1,000	8,255
COMANDO DO EXERCITO	C EX	2.854	3.000	2.329	0,000	8,183
MINISTERIO DA FAZENDA	MF	2.909	3.000	2.087	0,000	7,996
MINISTERIO DA GESTAO E DA INOVACAO EM SERVICOS PUBLICOS	MGI	2.437	3.000	2.556	0,000	7,992
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCACAO, CIENCIA E TECNOLOGIA CATARINENSE	IFC	2.563	3.000	2.343	0,000	7,907
AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	ANTAQ	2.919	2.625	2.325	0,000	7,868
COMANDO DA AERONAUTICA	COMAER	3.000	2.625	2.008	0,000	7,633
AGENCIA NACIONAL DE VIGILANCIA SANITARIA	ANVISA	1.301	3.000	2.310	1,000	7,611
UNIVERSIDADE FEDERAL DOS VALES DO JEQUITINHONHA E MUCURI	UFVJM	1.855	3.000	2.603	0,000	7,459
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCACAO, CIENCIA E TECNOLOGIA DE ALAGOAS	IFAL	1.388	3.000	2.521	0,462	7,371
INDUSTRIA DE MATERIAL BELICO DO BRASIL	IMBEL	2.949	2.625	1.773	0,000	7,347
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCACAO, CIENCIA E TECNOLOGIA FLUMINENSE	IFF	1.406	3.000	2.417	0,478	7,302
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCACAO, CIENCIA E TECNOLOGIA DO PARANA	IFPR	1.228	3.000	2.602	0,393	7,222
UNIVERSIDADE FEDERAL DE ITAJUBA	UNIFEI	1.718	3.000	2.295	0,000	7,013
UNIVERSIDADE FEDERAL DO TRIANGULO MINEIRO	UFTM	2.001	3.000	1.997	0,000	6,998
MINISTERIO DO TRABALHO E EMPREGO	MTE	1.899	3.000	2.057	0,000	6,956
UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRACAO LATINO-AMERICANA	UNILA	1.719	3.000	2.207	0,000	6,925
UNIVERSIDADE FEDERAL DO CARIRI	UFCA	1.379	3.000	2.505	0,000	6,884
COMANDO DA MARINHA	MB	2.233	2.625	1.955	0,000	6,813
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCACAO, CIENCIA E TECNOLOGIA DA BAHIA	IFBA	1.033	3.000	2.516	0,261	6,810
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCACAO, CIENCIA E TECNOLOGIA DE SANTA CATARINA	IFSC	1.595	3.000	2.152	0,000	6,747
MINISTERIO DO DESENVOLVIMENTO E ASSISTENCIA SOCIAL, FAMILIA E COMBATE A FOME	MDS	1.616	3.000	2.108	0,000	6,723

Ranking da Qualidade da Informação de Custos 2025
Secretaria do Tesouro Nacional – Ministério da Fazenda

17

Confira o ranking do Tesouro Nacional

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: 22/06/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

SETOR AÉREO TERÁ ACESSO A R\$ 13,56 BILHÕES EM FINANCIAMENTOS COM RECURSOS DO FNAC

Pacote reúne linhas para capital de giro e investimentos de longo prazo

O Comitê Gestor do Fundo Nacional de Aviação Civil (CG-Fnac) aprovou, nesta segunda-feira (22), as solicitações apresentadas pelas empresas aéreas para acesso às linhas de financiamento com recursos do fundo. Ao todo, foram disponibilizados R\$ 13,56 bilhões para apoiar o setor, garantir a conectividade regional e fortalecer as operações das empresas aéreas brasileiras.

A aprovação consolida o primeiro e maior pacote de crédito já estruturado com recursos do Fnac para o setor aéreo e reforça a estratégia do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) de estimular investimentos e fortalecer a integração nacional por meio da aviação.



Empresas aéreas poderão acessar até R\$13,56 bilhões do Fnac. Foto: MPor

"O setor aéreo é estratégico para a integração nacional, para o desenvolvimento econômico e para a mobilidade dos brasileiros. Essas linhas de crédito garantem condições para que as empresas continuem investindo nas operações e fortalecendo a conectividade em todas as regiões do país", afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Os recursos foram estruturados em duas modalidades de financiamento. A primeira é uma linha emergencial de capital de giro, criada pela [Resolução CMN nº 5.297/2026](#), que contará com R\$ 8 bilhões. Nessa modalidade, as empresas Gol Linhas Aéreas, Latam Airlines e Azul foram autorizadas a captar até R\$ 2,5 bilhões cada, enquanto a Abaeté poderá acessar até R\$ 80 milhões. As operações terão prazo de pagamento de até 60 meses e taxa de juros de 4% ao ano, incluída carência de até 12 meses, além da proibição de distribuição de dividendos aos sócios acionistas.

A medida busca ampliar a capacidade de resposta das empresas diante do aumento dos custos operacionais, especialmente com o querosene de aviação (QAV), contribuindo para a manutenção de rotas e a continuidade da oferta dos serviços aéreos.

Além da linha emergencial, o Comitê Gestor aprovou o acesso aos recursos da linha de financiamento criada pela [Resolução CMN nº 5.260/2025](#), que disponibiliza R\$ 5,56 bilhões para investimentos de longo prazo. Nessa modalidade, Gol, Latam e Azul poderão captar até R\$ 1,8 bilhão cada para projetos de modernização e expansão de suas atividades.

Os recursos poderão ser utilizados na aquisição de combustível sustentável de aviação (SAF) produzido no Brasil, contratação de serviços de manutenção de aeronaves e motores, pagamentos antecipados para compra de aeronaves, aquisição de novas aeronaves e investimentos em infraestrutura logística e equipamentos de apoio à aviação civil.

As condições financeiras variam de acordo com a finalidade do investimento. Operações destinadas à aquisição de SAF e à infraestrutura logística terão juros de 6,5% ao ano. Para manutenção de aeronaves e motores, a taxa será de 7% ao ano. Já os financiamentos para aquisição de aeronaves contarão com juros de 7,5% ao ano.

Mais voos para regiões estratégicas

Como contrapartida para as seis linhas disciplinadas pela [Resolução CMN nº 5.260/2025](#), de longo prazo, as empresas beneficiadas deverão ampliar a oferta de voos em regiões consideradas estratégicas para a integração nacional. A exigência prevê aumento de 15% na proporção de frequências operadas na Amazônia Legal e no Nordeste em relação ao ano anterior ou, alternativamente, a garantia de que pelo menos 17,5% das decolagens anuais sejam realizadas nessas regiões. A meta deverá ser alcançada em até 24 meses e mantida por pelo menos um ano.

Os valores aprovados pelo CG-Fnac ainda passarão pela análise técnica e financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), responsável pela avaliação de risco de crédito, capacidade de pagamento, garantias e demais requisitos necessários para a contratação dos financiamentos.

Com a decisão desta segunda-feira, o Governo Federal amplia os instrumentos de apoio ao setor aéreo, estimula novos investimentos e reforça a utilização dos recursos do Fnac para garantir a conectividade aérea, mantendo a competitividade das empresas e aproximar as diferentes regiões do país.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 22/06/2026

INVESTIMENTOS EM HIDROVIAS AMPLIAM TRANSPORTE E INTEGRAÇÃO ENTRE REGIÕES

Iniciativas fortalecem também o abastecimento local de alimentos, medicamentos e combustíveis, além de tornar a navegação mais segura



As intervenções também influenciam o deslocamento de passageiros e contribuem para dar maior continuidade às operações ao longo do ano.
Foto: Divulgação

Investimentos em infraestrutura hidroviária estão ajudando a ampliar a regularidade do transporte de passageiros e melhorar a circulação de mercadorias em diferentes regiões do país. Em muitos municípios, especialmente na região Norte, onde os rios representam a principal e, em alguns casos, a única forma de acesso entre comunidades, as melhorias impactam diretamente

a rotina da população.

No abastecimento desses locais, a importância das hidrovias é ainda mais visível. Alimentos, medicamentos, combustíveis e diversos produtos dependem delas para chegar à população atendida pelos rios. As intervenções também influenciam o deslocamento de passageiros e contribuem para dar maior continuidade às operações ao longo do ano.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, fortalecer as hidrovias é investir em um Brasil mais integrado, mais eficiente e mais competitivo. "Quando ampliamos a infraestrutura hidroviária, estamos melhorando a logística nacional, reduzindo custos e, ao mesmo tempo, garantindo que serviços essenciais e produtos cheguem a quem mais precisa. Essa é uma agenda estratégica para o desenvolvimento do país e para a redução das desigualdades regionais", afirmou.

"Os investimentos em infraestrutura hidroviária geram impactos que vão além da navegação. Em muitas regiões, especialmente onde os rios são a principal forma de acesso, as melhorias contribuem para fortalecer esse abastecimento, ampliar a mobilidade e criar melhores condições para o desenvolvimento das atividades econômicas locais", reforça o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier.

As melhorias também alcançam atividades econômicas locais. Com melhores condições operacionais, produtores passam a contar com mais eficiência para transportar mercadorias e aumentar o acesso aos mercados. Setores como agricultura, pesca, comércio e turismo podem ser beneficiados pelo fortalecimento da logística regional e pela ampliação da conectividade entre diferentes localidades.

Como os investimentos chegam às hidrovias

Desde a criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), o Ministério de Portos e Aeroportos reforçou a coordenação das políticas públicas voltadas ao setor. Em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), a secretaria desenvolve ações permanentes de manutenção e modernização das principais rotas hidroviárias do país.

Entre as principais intervenções realizadas nas hidrovias estão serviços de dragagem para manutenção dos canais de navegação, implantação e modernização da sinalização náutica, recuperação de trechos críticos e monitoramento das condições dos rios. “Cada hidrovia apresenta características operacionais próprias e exige soluções específicas. As intervenções são planejadas considerando fatores como comportamento dos rios, condições dos canais e demandas de navegação para garantir maior eficiência e segurança operacional”, destaca o secretário.

Concessões

Para ampliar investimentos e acelerar a modernização do setor, o Ministério de Portos e Aeroportos avança na estruturação de concessões hidroviárias em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Nas hidrovias concedidas, as empresas responsáveis assumem atividades como manutenção dos canais, implantação e conservação da sinalização náutica e monitoramento das condições de navegação. O modelo permite a realização de investimentos contínuos, mantendo a infraestrutura como patrimônio público.

“As concessões representam uma oportunidade para estruturar investimentos permanentes e ampliar a capacidade de atendimento das hidrovias, combinando planejamento de longo prazo, continuidade dos serviços e fortalecimento da infraestrutura logística nacional”, conclui Otto Burlier.

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

Data: 22/06/2026

COM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS, PORTO DE PARANAGUÁ AMPLIA CAPACIDADE PARA EXPORTAÇÕES

Moegão, canal de acesso e projetos de sustentabilidade fortalecem a infraestrutura do complexo e preparam o terminal para o crescimento das operações brasileiras



Um dos principais corredores logísticos do país, o Porto de Paranaguá passa por obras para ampliar sua capacidade no comércio exterior. Foto: Divulgação/TCP

Considerado um dos principais corredores logísticos do Brasil, o Porto de Paranaguá segue ampliando sua participação no comércio exterior. Nos cinco primeiros meses de 2026, o complexo portuário exportou 277,5 mil toneladas de carne bovina. O volume representa a segunda maior movimentação do país, com participação de 24,7% nas exportações nacionais. Os principais destinos dos produtos foram China, Estados Unidos e Rússia.

Entre janeiro e maio deste ano, o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) movimentou 690 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), resultado impulsionado pelo crescimento das operações de importação e exportação.



De acordo com a TCP, empresa que administra o terminal, as exportações somaram 3,5 milhões de toneladas de cargas, desconsiderando o peso dos contêineres, um crescimento de 8% em relação ao mesmo período do ano anterior. As importações alcançaram 1,3 milhão de toneladas, uma alta de 6%.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o Porto de Paranaguá está ampliando sua liderança nacional nos embarques de proteína animal, reforçando seu papel estratégico para o agronegócio brasileiro. "O crescimento da movimentação de cargas é acompanhado por investimentos que vão ampliar a capacidade do porto e garantir mais eficiência para o escoamento da produção e da infraestrutura portuária", afirmou o chefe da pasta.

Avanços na infraestrutura

Para acompanhar a crescente demanda da movimentação de cargas, o complexo portuário está dentro de um pacote de investimentos, conduzidos pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), realizado para ampliar a capacidade logística e modernizar os acessos do porto.

Entre as principais iniciativas está a obra do Moegão, novo sistema de descarga ferroviária do corredor de exportação de Paranaguá. Considerado o maior projeto público portuário em andamento no Brasil, o empreendimento já ultrapassou 95% de execução e recebeu mais de R\$ 500 milhões em investimentos, com financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

A nova estrutura deverá aumentar em cerca de 60% a capacidade ferroviária do porto, elevando a movimentação dos atuais 550 para 900 vagões por dia. Além do ganho operacional, o projeto é considerado estratégico para o reequilíbrio da matriz logística local.

Outro avanço importante é a concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá. O contrato prevê investimentos de R\$1,23 bilhão ao longo de 25 anos para dragagem, manutenção e gestão da infraestrutura aquaviária que conecta o complexo ao mar aberto. A iniciativa busca garantir maior previsibilidade operacional e segurança da navegação.

Sustentabilidade

O município também vem adotando soluções voltadas à redução do impacto ambiental das operações portuárias, incluindo a instalação de sistemas de geração de energia solar em terminais do complexo. As iniciativas contribuem para a redução das emissões de carbono e reforçam o alinhamento do setor portuário brasileiro às exigências ambientais do comércio internacional.

Localizado em uma das regiões logísticas mais estratégicas do Sul do país, o Porto de Paranaguá conecta importantes polos produtores aos mercados internacionais. Em 2025, os portos paranaenses registraram recorde histórico de movimentação, alcançando cerca de 73,5 milhões de toneladas, o maior volume já registrado no estado.

"Com novos investimentos em infraestrutura portuária, acesso aquaviário e sustentabilidade, o porto se torna mais eficiente e competitivo para atender ao crescimento das exportações brasileiras, ampliando sua capacidade operacional e fortalecendo sua posição entre os principais hubs logísticos da América do Sul", destacou o ministro Tomé Franca.

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

Data: 22/06/2026

DESENVOLVIMENTO HIDROVIÁRIO E DIÁLOGO COM COMUNIDADES INDÍGENAS AVANÇAM NO MPOR

Agenda apresentada na sexta-feira (19), no Conselho Nacional de Política Indigenista, em Brasília, destacou ações voltadas à integração territorial e à escuta das demandas das comunidades



Foto: Divulgação/CNPI

O desenvolvimento hidroviário e o fortalecimento do diálogo com comunidades indígenas estiveram no centro da agenda do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) apresentada na última sexta-feira (19), durante reunião do Conselho Nacional de Política Indigenista, em Brasília. O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, participou do encontro ao lado de representantes do Governo Federal e de lideranças indígenas.

Na ocasião, foram apresentadas as principais iniciativas do Ministério, com destaque para a Agenda de Desenvolvimento das Hidrovias e sua relevância para as comunidades indígenas, especialmente no contexto da política pública de serviços essenciais no âmbito hidroviário. E reforça o papel da infraestrutura como fundamental para garantir acesso, mobilidade, abastecimento e integração territorial em regiões onde os rios constituem o principal meio de deslocamento e logística.

“As hidrovias exercem um papel estratégico para o país, especialmente em regiões onde os rios são a principal conexão entre comunidades. Para o Ministério, essa agenda vai além da infraestrutura, trata-se de garantir acesso, mobilidade, abastecimento e qualidade de vida para a população. O diálogo com as comunidades indígenas é essencial para construirmos políticas públicas mais eficientes e conectadas às realidades locais”, afirmou o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier.

Durante a apresentação, foi reforçado o caráter social e estratégico das ações desenvolvidas pelo Ministério, com ênfase na garantia da continuidade e da segurança dos serviços hidroviários essenciais, sobretudo diante do cenário de mudanças climáticas e da possibilidade de novos eventos extremos, como a intensificação do fenômeno El Niño, que pode impactar de forma significativa regiões mais vulneráveis.

A reunião abordou, ainda, iniciativas em andamento voltadas ao fortalecimento do diálogo institucional e à ampliação da escuta das comunidades indígenas e demais atores envolvidos. O encontro também reforçou a importância da construção conjunta de soluções capazes de contribuir para o aprimoramento das políticas públicas do setor hidroviário, com foco na garantia de serviços essenciais, na integração regional e no desenvolvimento sustentável.

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

Data: 22/06/2026

MACEIÓ RECEBE 8ª EDIÇÃO DAS CARAVANAS DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA NOS DIAS 1º E 2 DE JULHO

Iniciativa itinerante busca promover a cultura do desenvolvimento nos portos públicos e terminais privados do país



Caravanas da Inovação Portuária

Nos dias 1ª e 2 de julho, a capital de Alagoas, Maceió, será palco da 8ª edição da Caravanas da Inovação Portuária. A iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), reunirá representantes do governo, de universidades, do setor produtivo e do ecossistema de inovação para debater soluções capazes de impulsionar a modernização e a competitividade dos portos brasileiros.

Nesta 8ª edição, a segunda do calendário de 2026, serão debatidos temas estratégicos para o desenvolvimento portuário nacional, como



ecossistema regional de inovação, pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) portuária, riscos e seguros, sustentabilidade, corredores verdes, formação profissional e mecanismos de financiamento para projetos de pesquisa e inovação.

Segundo o diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos, Tetsu Koike, a cada edição, o projeto aproxima governo, empresas, instituições de pesquisa, empreendedores e demais integrantes dos ecossistemas regionais de inovação, incentivando a troca de experiências e a construção de soluções para os desafios do setor.

"E em Maceió, queremos aprofundar esses debates estratégicos sob o enfoque do porto da cidade e o ecossistema alagoano de inovação. Vamos conhecer e discutir iniciativas que contribuam para colocar Alagoas na Rota da Inovação Portuária Nacional, com foco em cultura, planejamento, eficiência, sustentabilidade e competitividade setorial", destaca.

Dois dias de evento

A programação terá início no dia 1º de julho com visitas técnicas ao Porto de Maceió e apresentações institucionais e de investimentos. Esta etapa será restrita a convidados e voltada à troca de experiências e ao aprofundamento técnico sobre o setor. Já no dia 2 de julho, o evento será gratuito e aberto ao público com palestras, apresentações, painéis temáticos e pitches de startups locais, dessa vez no Auditório do Senai, em Maceió.

Convite Caravanas da Inovação Portuária

Entre os destaques da programação estão a apresentação "Maceió como território de inovação, educação e transformação digital", o painel sobre o ecossistema de inovação em Alagoas, debates sobre inovação e transição energética no setor marítimo, propriedade industrial aplicada ao ambiente portuário, formação profissional como indutora da inovação e discussões sobre riscos, seguros e financiamento para projetos de infraestrutura e pesquisa, desenvolvimento e inovação.

O evento também contará com a apresentação da Política Nacional de PD&I Portuária e do Programa Inova Portos, além de pitches de startups locais que vêm desenvolvendo soluções inovadoras para diferentes segmentos da economia.

As inscrições são gratuitas e podem ser realizadas previamente pelos link, <https://www.sympla.com.br/evento/caravanas-da-inovacao-portuaria/3434918>

Serviço

O quê: 8ª edição das Caravanas da Inovação Portuária – Edição Maceió/AL

Quando: 1º e 2 de julho

Horário: A partir das 8h30

Local: Auditório do Senai - Endereço: Rua Pedro Américo – Poço, Maceió (AL)

Mais informações: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/caravanas-da-inovacao>

Assessoria Especial de Comunicação Social

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

Data: 22/06/2026



Presidência da República

Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

EXTENSÃO DA MALHA NORTE AVANÇA EM MATO GROSSO E REFORÇA NOVO CICLO DE EXPANSÃO FERROVIÁRIA NO PAÍS

Entrega de novo trecho ferroviário e terminal de cargas da Rumo ocorre em cenário de crescimento dos investimentos no setor e ampliação da carteira ferroviária do Ministério dos Transportes



O empreendimento é composto por 130 vagões para transportar grãos do Centro-Oeste ao Porto de Santos (SP). Foto: Jerônimo Gonzalez/MT

A expansão da infraestrutura ferroviária brasileira ganhou neste sábado (20) mais um capítulo importante. O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, e o ministro dos Transportes, George Santoro, participaram da entrega da primeira fase da extensão da Malha Norte e do novo terminal ferroviário da BR-070, em Dom Aquino (MT). Com 160 km de extensão, o empreendimento é composto por 130 vagões para transportar grãos do

Centro-Oeste ao Porto de Santos (SP). A obra mobilizou mais de 65 empresas contratadas e registrou mais de 5 mil profissionais em campo.

“O Brasil, que era importador de alimentos há 70 anos, hoje está entre os três maiores produtores e exportadores de alimentos do mundo. Nós precisamos chegar aos portos. E para chegar aos portos, precisamos de ferrovia”, ressaltou o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, ao falar sobre a importância do setor ferroviário para o escoamento da produção. “Com melhor logística, vai melhorar a nossa competitividade”, acrescentou.

Desenvolvida pela Rumo, a obra integra o Novo PAC do Governo do Brasil e conta com mais de R\$ 5 bilhões em investimentos privados nesta etapa. Os recursos foram captados por meio de financiamento via Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco) e debêntures pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

“Mato Grosso produz mais de 150 milhões de toneladas e é muito importante que a gente consiga nos preparar para o desenvolvimento dessa produção. É fundamental desenvolver soluções novas. Uma dessas soluções é o lançamento de uma linha de financiamento específica do BNDES, apenas para a construção de ferrovias para comprar material rodante”, anunciou o ministro dos Transportes, George Santoro.

Segundo o ministro, trata-se de uma linha de 40 anos com carência durante o Capex (despesa de capital) do projeto. “É uma mudança da política do banco para oferecer aos investidores e empreendedores, uma solução tão importante”, complementou. Santoro também destacou a atuação do Ministério em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na estruturação de projetos de integração de modais rodoviário, ferroviário e hidroviário.

“A interoperabilidade desses modais é fundamental para a gente reduzir custos logísticos. O Brasil gasta 15% do seu PIB [Produto Interno Bruto] em custos logísticos. Para mudar isso, precisamos fazer ferrovias, hidrovias e aumentar a capacidade das rodovias. Fizemos a maior carteira de concessões rodoviárias da história do Brasil com 35 projetos. Já licitamos 24 e 18 novos grupos participaram e ganharam novos leilões. Temos contratado 240 bilhões em rodovias e chegaremos a 400 bilhões até o fim deste ano. Em ferrovias, nossa meta é contratar 160 bilhões em investimentos”, afirmou o ministro dos Transportes.

Integração de modais

A obra entregue neste sábado representa um dos principais projetos ferroviários em execução no país, articula diferentes modais e contribui para a redução de custos logísticos, maior eficiência operacional e desenvolvimento regional.

O diretor-presidente da Rumo, Pedro Palma, elencou uma série de medidas adotadas envolvendo o Poder Executivo municipal, estadual e federal e o Poder Legislativo para que fosse possível operar o



empreendimento, entre elas, a construção de parcerias e alianças estratégicas, observando impactos sociais e ambientais.

“O governo federal reconheceu a importância dessa obra, não só para Mato Grosso, como também para toda infraestrutura do país, apoiando com a inclusão dela no Novo PAC, com o processo de investimento, como o BNDES que é um dos nossos grandes parceiros de financiamento e com a criação dessa infraestrutura”, afirmou.

A extensão da Malha Norte integra a Ferrovia Estadual de Mato Grosso (FMT), projeto que prevê mais 743 quilômetros de extensão entre Rondonópolis (MT) e Lucas do Rio Verde (MT), com ramal para Cuiabá (MT). Passa por 16 municípios e conecta a produção mato-grossense à malha ferroviária nacional.

A primeira fase compreende a implantação de 162 quilômetros de ferrovia em traçado totalmente novo, aproximando os trilhos das regiões produtoras e ampliando a eficiência do transporte de cargas no principal corredor logístico do agronegócio brasileiro.

O novo terminal ferroviário da BR-070, em Dom Aquino, terá capacidade para movimentar até 10 milhões de toneladas de grãos por ano. As operações do terminal terão início em fase de comissionamento, com testes operacionais.

Expansão de investimentos ferroviários

A entrega da primeira fase da extensão da Malha Norte ocorre em um momento de expansão dos investimentos ferroviários no país. Entre 2023 e 2025, os aportes em infraestrutura ferroviária somaram R\$ 30,54 bilhões, reflexo de um ciclo de crescimento que impulsiona projetos de ampliação, modernização e aumento da capacidade logística do setor.

O movimento reforça a retomada do modal ferroviário no atual governo como eixo estruturante da logística nacional e cria condições para a execução de novos projetos em diferentes regiões do país.

Com o Novo PAC, o Governo do Brasil retomou investimentos estratégicos no modal ferroviário, com recursos destinados à recuperação e expansão da infraestrutura sobre trilhos. Paralelamente, as concessionárias ampliaram seus aportes em um ambiente de maior previsibilidade regulatória e segurança jurídica.

“O Ministério dos Transportes apoia o setor de ferrovias com novas linhas de financiamento do BNDES, uma nova estratégia que vai permitir destravar investimentos bilionários do setor”, concluiu o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

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

Data: 22/06/2026

PRESIDENTE LULA E MINISTRO GEORGE SANTORO INAUGURAM PRIMEIRA ETAPA DA NOVA SERRA DAS ARARAS, NO RIO DE JANEIRO

Ao lado do presidente da República, o ministro dos Transportes entrega parte do empreendimento que receberá investimento total de R\$1,5 bilhão e beneficiará cerca de 390 mil motoristas que circulam na BR-116/RJ/SP

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e o ministro dos Transportes, George Santoro, entregam, nesta terça-feira (23), a primeira etapa das obras da nova Serra das Araras, na Rodovia Presidente Dutra, no Rio de Janeiro. Estarão liberados quatro quilômetros da pista de subida iluminada em trecho no sentido São Paulo, com oito viadutos, quatro faixas de rolamento com acostamento e 14 estruturas de contenção para ampliar a segurança dos motoristas que trafegam pela BR-116/RJ/SP.

O projeto contará com investimento total de R\$1,5 bilhão e prevê oito faixas de rolamento, quatro em cada sentido, acostamentos, 24 novos viadutos e duas rampas de escape em um dos corredores logísticos mais importantes do país. A obra é conduzida pela RioSP, empresa da concessionária Motiva. Com 70% de execução, a modernização do trecho projetado na década de 1940 garante mais fluidez ao tráfego em uma região que recebe cerca de 390 mil veículos por mês, dos quais 36% são de carga.

A expectativa é que as intervenções dobrem a velocidade operacional da Serra, de 40 km/h para até 80 km/h, e reduzam em 25% o tempo de percurso no sentido São Paulo e em até 50% no Rio de Janeiro, com ganhos expressivos para o escoamento da produção nacional, o turismo e a mobilidade da população.

Ao todo, são administrados pela RioSP, 626 quilômetros das BRs-116/101/RJ/SP. A concessão recebe aporte de R\$10,7 bilhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), como fomentador de projetos estratégicos de infraestrutura e logística nacional.

Cobertura de imprensa

A solicitação de credenciamento de imprensa deverá ser efetuada até as 19h do dia 22 de junho de 2026 (horário de Brasília), por meio do Sistema de Credenciamento de Imprensa do Palácio do Planalto. Os profissionais com credenciamento anual também deverão solicitar participação específica no evento. O link para credenciamento está disponível abaixo.

CREDENCIAMENTO

A retirada das credenciais aprovadas deverá ser feita no local do evento, das 8h30 às 9h30.

Serviço

Inauguração da primeira etapa da nova Serra das Araras da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), no Rio de Janeiro

Data: terça-feira, 23 de junho

Horário: 10h

Local: Rodovia Presidente Dutra (BR- 116), km 225, sentido São Paulo, pista de subida da Serra das Araras, na região de Paracambi (RJ).

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

Data: 22/06/2026

DUPLICAÇÃO DA BR-080 AVANÇA E BENEFICIA MAIS DE 110 MIL MORADORES DO DISTRITO FEDERAL

Primeiro trecho entre Brazlândia e Taguatinga foi entregue nesta segunda-feira (22); obra inclui pavimentação em concreto e amplia a segurança viária



Ministro dos Transportes, George Santoro, libera 8 quilômetros de pista duplicada da BR-080 entre Taguatinga e Brazlândia. - Foto: Jerônimo Gonzalez/MT - BR-080 (2).jpeg

Cerca de 110 mil moradores do Distrito Federal serão beneficiados com a entrega dos primeiros 8 quilômetros da duplicação da BR-080, entre os quilômetros 2 e 10, realizada nesta segunda-feira (22) pelo ministro dos Transportes, George Santoro. A obra, aguardada há décadas pela população, vai reduzir congestionamentos, aumentar a segurança viária e melhorar o escoamento

da produção agrícola de Brazlândia.



“Essa é a última saída não duplicada do Distrito Federal. A ideia aqui é melhorar a capacidade, aumentar a segurança e reduzir o tempo que as pessoas passam no trânsito. As pessoas vão diminuir o tempo de ir e vir e também aumentar a segurança”, afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

O trecho em obras faz a ligação entre Taguatinga e Brazlândia e tem 24,6 quilômetros de extensão. O investimento do Governo do Brasil é de R\$ 407,8 milhões e prevê a concretagem de todo o percurso. Os recursos do Novo PAC serão destinados à ampliação da capacidade da malha rodoviária federal.

Obra histórica

A duplicação da BR-080 é uma obra aguardada há anos pela população do DF, especialmente por quem mora na região de Brazlândia, que se destaca pela grande produção de frutas e hortaliças.

“É um sonho muito antigo dessa região ter essa duplicação e essa ligação. Hoje é uma satisfação para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e para o Governo do Brasil trazer essa primeira etapa pronta”, destacou o diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão.

Outros serviços

Além da duplicação e concretagem do piso da rodovia, estão em andamento as obras de terraplenagem e drenagem de outros trechos da via, além da fase final da instalação da passarela de pedestres em Brazlândia, nas proximidades do hospital regional.

“Estamos entregando uma obra em concreto, de alta qualidade, que vai trazer uma mudança importante para quem utiliza diariamente essa ligação entre Brazlândia e Taguatinga”, concluiu George Santoro.

O pacote de obras do Governo do Brasil também inclui o trecho entre os quilômetros 24,6 e 40,86, na divisa entre o Distrito Federal e Goiás.

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

Data: 22/06/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O TRILHO QUE FALTA ENTRE A LAVOURA E O NAVIO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Brasil é o maior exportador de soja, carne bovina, açúcar e suco de laranja do mundo e o segundo maior de milho. Sua produção agrícola cresceu de forma consistente por décadas e, hoje, alimenta uma parcela expressiva da população global. Para escoar essa produção do interior do País até os portos de exportação, o Brasil depende, de forma majoritária, de caminhões. É uma escolha logística cara, ineficiente e incompatível com a escala que as próximas décadas exigirão. E a cerimônia realizada no último sábado, dia 20, em Dom Aquino, no Mato Grosso, para a entrega da primeira fase da extensão da Malha Norte, é mais um episódio de um problema que o país reconhece há décadas sem ter conseguido resolver de forma sistemática.

O número que o ministro dos Transportes, George Santoro, colocou na mesa é o mais revelador do debate: o Brasil gasta 15% de seu PIB em custos logísticos. Para uma economia que movimenta hoje algo próximo a R\$ 12 trilhões ao ano, isso representa cerca de R\$ 1,8 trilhão consumido anualmente apenas para fazer produtos chegarem de um ponto a outro do território ou dos terminais de exportação. A média dos países que competem com o Brasil no mercado de commodities, como Estados Unidos, Argentina e Austrália, fica entre 7% e 9% do PIB. Essa diferença de 6 a 8 pontos percentuais não é abstração macroeconômica: ela se materializa no preço que o exportador brasileiro

consegue oferecer num contrato de soja em Xangai, na China, ou no custo da tonelada de celulose que sai de Minas Gerais rumo a Roterdã, nos Países Baixos. É a diferença entre competir e perder mercado para quem tem logística mais barata.

A ferrovia é o modal que mais poderia comprimir essa diferença nos corredores de exportação de longa distância. Não porque seja universalmente superior à rodovia — em percursos curtos e para cargas fracionadas, o caminhão tem vantagens incontestáveis —, mas porque para volumes expressivos de grãos agrícolas percorrendo centenas ou milhares de quilômetros, o custo por tonelada transportada por ferrovia é consistentemente inferior ao do modal rodoviário. É essa equação que explica por que os Estados Unidos, a Austrália e a Argentina têm redes ferroviárias robustas voltadas ao escoamento de grãos, e por que o Brasil, que nos últimos trinta anos mais do que sextuplicou sua produção agrícola, ainda transporta a maior parte dela por caminhão.

A meta anunciada pelo vice-presidente Geraldo Alckmin, de elevar a participação ferroviária na matriz de transportes de 20% para 35%, é ambiciosa e necessária. Mas metas sem mecanismo são intenção. O Brasil já estabeleceu metas semelhantes em planos anteriores de logística sem alcançá-las, em parte porque a expansão ferroviária exige decisões que vão muito além do anúncio de leilões: requer a articulação efetiva entre modais, a chamada interoperabilidade que o ministro Santoro mencionou, a resolução dos conflitos fundiários e ambientais que paralisam obras em andamento, e a construção de terminais intermodais próximos às áreas de produção e que permitam ao produtor rural escolher o trem sem perder agilidade. Sem essas peças, o trilho chega ao pátio de uma ferrovia que não se conecta ao porto, e o caminhão volta a ser a única saída.

O BE News entende que a expansão ferroviária brasileira tem uma dimensão que raramente é quantificada com precisão: seu impacto sobre a competitividade do comércio exterior. Cada ponto percentual de redução no custo logístico como proporção do PIB representa bilhões de dólares adicionais capturados pelo exportador brasileiro no mercado internacional ou, de outra forma, bilhões que deixam de ser transferidos para o frete e passam a remunerar o produtor, o trabalhador rural e o Tesouro. Nesse sentido, investir em ferrovia não é apenas política de transportes. É política de comércio exterior, de renda e de desenvolvimento regional. Tratar o tema com essa amplitude é o que diferencia um projeto de Estado de um projeto de Governo.

A entrega da primeira fase da Malha Norte em Dom Aquino é uma conquista concreta num estado que concentra a maior produção de soja do País e, ainda, que há décadas aguarda uma alternativa ferroviária ao rodoviarismo que domina seu escoamento. Mas é apenas a primeira fase, e o que vem depois exige que o Governo mantenha o ritmo de concessões, resolva os gargalos regulatórios que travam projetos já estruturados e construa a integração multimodal que conecta o trilho ao porto. O Brasil passou décadas perdendo trilhos. Recuperar esse terreno é possível, mas exige continuidade que ultrapassa mandatos, e decisão política que não pode esperar o próximo ciclo eleitoral para ser renovada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

OPINIÃO – LOGÍSTICA - O ALGORITMO QUE O MUNDO TEMERÁ LIBERAR



VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

Não é difícil entender por que algumas empresas começam a restringir severamente o acesso a determinados modelos de IA. O governo americano recentemente proibiu a exportação e o uso por estrangeiros de dois sistemas avançados de IA. Pela primeira vez, parte da indústria parece admitir implicitamente que certas ferramentas talvez sejam perigosas demais para circulação irrestrita. O paralelo com material nuclear não surge por acaso.



“Quis custodiet ipsos custodes?” Quem vigiará os vigilantes?

A pergunta ganha nova dimensão justamente no momento em que grandes empresas de tecnologia passam a desenvolver sistemas de inteligência artificial (AI) voltados à defesa cibernética avançada, capazes de identificar vulnerabilidades invisíveis em redes digitais, infraestruturas críticas e sistemas financeiros complexos. Oficialmente, o objetivo é proteger. Mas existe um detalhe impossível de ignorar: toda inteligência artificial capaz de defender sistemas também carrega dentro de si o potencial de atacá-los. E talvez melhor do que qualquer humano!

O debate sobre inteligência artificial sofreu uma mudança silenciosa nos últimos meses. Durante anos, a atenção pública esteve concentrada em temas relativamente previsíveis. Substituição de empregos, automação, fake news, deepfakes e produtividade. Eram preocupações importantes, mas ainda inseridas dentro de uma lógica econômica e social conhecida. Agora começa a surgir algo diferente. A possibilidade de inteligências artificiais capazes de compreender sistemas complexos em profundidade superior à humana, e encontrar vulnerabilidades. A diferença parece sutil, mas é gigantesca.

Não estamos falando apenas de máquinas respondendo perguntas ou produzindo textos sofisticados. Estamos falando de sistemas treinados para encontrar vulnerabilidades escondidas em milhões de linhas de código, identificar padrões invisíveis, correlacionar falhas aparentemente desconectadas e testar possibilidades em velocidade inalcançável para equipes humanas.

A ficção científica sempre imaginou um “algoritmo definitivo”, capaz de atravessar qualquer criptografia ou invadir qualquer sistema. Durante décadas, isso parecia exagero cinematográfico. Afinal, a humanidade depositou enorme confiança na ideia de que a criptografia moderna seria praticamente inviolável. Bancos, bolsas de valores, sistemas militares, satélites, redes elétricas e telecomunicações foram construídos sobre essa crença. Talvez esse seja justamente o problema.

A inteligência artificial talvez nem precise quebrar matematicamente uma criptografia para produzir o mesmo efeito prático. Basta localizar falhas humanas, vulnerabilidades esquecidas, erros de implementação ou pequenas brechas espalhadas em sistemas gigantescos. Nenhum software do planeta foi criado imaginando uma inteligência capaz de testar bilhões de combinações simultaneamente enquanto aprende com cada tentativa.

O problema deixa então de ser apenas tecnológico. Passa a ser civilizacional.

Hoje praticamente tudo depende de sistemas digitais. O dinheiro moderno já não existe fisicamente na maior parte do tempo. Ele é informação. Cadeias logísticas globais operam apoiadas em software. Portos, aeroportos, hospitais, telecomunicações, abastecimento de energia e mercados financeiros dependem de redes cuja complexidade ultrapassa a compreensão integral até de seus próprios criadores.

Existe uma ilusão perigosa na infraestrutura digital contemporânea. A crença de que compreendemos plenamente os sistemas que sustentam o mundo moderno. Não compreendemos.

As próprias empresas responsáveis por plataformas críticas frequentemente desconhecem todas as dependências internas de seus sistemas. Atualizações geram efeitos inesperados. Pequenos erros produzem apagões operacionais gigantescos. Falhas aparentemente banais interrompem aeroportos, hospitais ou cadeias globais de suprimento.

Agora imagine inteligências artificiais treinadas especificamente para encontrar aquilo que engenheiros humanos não conseguem enxergar.

Não é difícil entender por que algumas empresas começam a restringir severamente o acesso a determinados modelos de IA. O governo americano recentemente proibiu a exportação e o uso por estrangeiros de dois sistemas avançados de IA. Pela primeira vez, parte da indústria parece admitir



implicitamente que certas ferramentas talvez sejam perigosas demais para circulação irrestrita. O paralelo com material nuclear não surge por acaso.

Ao longo da história, praticamente toda tecnologia revolucionária acabou militarizada. A energia nuclear nasceu cercada pelo discurso do progresso científico e rapidamente se transformou em instrumento geopolítico. Satélites servem tanto para navegação quanto para espionagem. A internet nasceu em ambiente militar antes de se popularizar comercialmente.

Com a inteligência artificial, a dualidade talvez seja ainda mais delicada.

Toda IA defensiva carrega dentro de si uma IA ofensiva potencial.

A ferramenta capaz de identificar vulnerabilidades antes de criminosos ou governos hostis é, essencialmente, a mesma capaz de explorá-las antes que qualquer defesa humana consiga reagir. A diferença entre proteção e ataque passa a depender menos da tecnologia em si, e mais de quem controla o sistema.

É justamente nesse ponto que o debate deixa o campo técnico e invade território político, econômico e moral.

Não por acaso, o Vaticano decidiu entrar diretamente nessa discussão. A recente encíclica do Papa Leão XIV sobre inteligência artificial representa um marco simbólico importante. Quando uma instituição de dois mil anos passa a tratar algoritmos como questão moral e civilizacional, talvez estejamos diante de algo maior do que apenas mais uma revolução tecnológica.

Existe um elemento particularmente inquietante nessa movimentação. A concentração crescente de poder tecnológico em poucas empresas privadas globais. Nunca na história grupos econômicos controlaram simultaneamente tamanha capacidade computacional, volume de dados, influência política e acesso a tecnologias potencialmente estratégicas.

Talvez a verdadeira corrida armamentista do século XXI não esteja acontecendo apenas com mísseis hipersônicos, semicondutores ou computação quântica. Talvez ela já esteja ocorrendo silenciosamente dentro de laboratórios privados de inteligência artificial.

E diferentemente das armas tradicionais, a IA ofensiva possui uma característica singularmente perigosa. Ela é invisível.

Não existem tanques atravessando fronteiras. Não existem imagens espetaculares de destruição imediata. Existe apenas código. Linhas invisíveis capazes de interromper portos, manipular mercados, bloquear hospitais, desorganizar sistemas logísticos ou provocar pânico financeiro em escala global.

Bancos vivem de confiança. Mercados vivem de confiança. Moedas vivem de confiança.

O risco sistêmico da inteligência artificial talvez esteja justamente aí. Não necessariamente em um ataque cinematográfico de grandes proporções, mas na erosão gradual da confiança sobre a qual o mundo digital foi construído.

Durante décadas, acreditamos que o maior medo em relação à inteligência artificial seria ela começar a pensar como humanos. Talvez o verdadeiro problema seja exatamente o contrário. Ela começa a pensar sobre sistemas complexos muito melhor do que nós.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026



POLÍTICA - MESSIAS 'TRAVA' DIÁLOGO DE LULA COM ALCOLUMBRE

Rejeição da indicação do advogado-geral da União ao STF ainda é problema, mas aliado do presidente confia em solução

Do Estadão Conteúdo

Barrado em abril pelo Senado, Jorge Messias pode ser indicado novamente ao STF pelo presidente Lula

O diálogo entre o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), e o presidente do Senado Federal, Davi Alcolumbre (União-AP), ainda está “travado” desde a rejeição da indicação do nome do Advogado-Geral da União, Jorge Messias, para o Supremo Tribunal Federal (STF). A avaliação é do senador e ex-ministro da Agricultura Carlos Fávaro (PSD-MS).

Apesar disso, o aliado de Lula diz que é cedo para conclusão e prevê que a questão vai “se resolver”. “Está travado, mas eu confio na política, confio no diálogo. Já busquei a interlocução entre os dois, como outros colegas também buscaram. No seu tempo as coisas vão madurar e o diálogo vai voltar a prevalecer”, afirmou a jornalistas em entrevista durante evento do setor ferroviário em Dom Aquino (MT).

Ainda assim, Fávaro afirma que não há expectativa de prazo para que a relação entre os dois seja restabelecida. “Não sei e nem posso dizer que isso acontece antes do início das campanhas eleitorais, mas a política sempre acha o caminho. Como a água sempre acha o caminho, a política também sempre acha”, disse.

O clima entre Lula e Alcolumbre tem feito com que pautas consideradas importantes para o governo federal, como o projeto de emenda à Constituição (PEC) da redução da jornada de trabalho e o projeto de lei (PL) dos minerais críticos fiquem paradas no Senado. Sem tramitação.

Tanto os congressistas quanto o setor produtivo reclamam que a questão causa uma espécie de letargia em assuntos considerados essenciais para a economia ou para as eleições e pedem que haja acordo entre os líderes do Executivo e Legislativo.

Nova indicação

Lula, inclusive, planeja indicar Messias novamente, mas só deve fazer isso depois de resolver esse impasse com Alcolumbre. O advogado-geral da União está aguardando, mas diz não ter nenhuma ansiedade. “Eu aprendi a colocar a minha vida nas mãos de Deus. E, quando Deus comissiona, Ele prepara. Ele envia e prepara. Eu vou esperar a resposta de Deus, vou esperar a posição do presidente”, disse há duas semanas.

Messias foi rejeitado pelo plenário do Senado no dia 29 de abril de 2026, por 42 votos contrários e 34 favoráveis. Para ser aprovado, precisava do apoio da maioria absoluta da Casa, ou seja, ao menos 41 votos.

Foi a primeira vez desde 1894 que uma indicação presidencial ao STF foi barrada. “Fui à sabatina do dia 29 de abril com o espírito mais leve possível, de paz e de tranquilidade. Infelizmente, a questão política foi colocada como forma de fazer a centralidade da discussão”, continuou. “Não acho que aquele processo tenha sido um processo que representou o espírito da maioria do povo brasileiro.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO PREVÊ ENVIAR AO TCU EDITAIS DE QUATRO PROJETOS FERROVIÁRIOS

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

Ministro dos Transportes, George Santoro anuncia avanço do Corredor Leste-Oeste, da Malha Sul, da ferrovia Açailândia–Barcarena e da concessão de passageiros entre Luziânia e Brasília

OS PLANOS DE SANTORO PARA 2026

O ministro dos Transportes, George Santoro, anunciou que o Governo Federal pretende encaminhar ao Tribunal de Contas da União (TCU) os editais de quatro projetos ferroviários ainda neste segundo semestre de 2026: o Corredor Leste-Oeste, a Malha Sul (em três lotes), a ferrovia Açailândia (MA)–Barcarena (PA) e a concessão de passageiros Luziânia (GO)–Brasília. A declaração foi feita durante evento da concessionária Rumo em Dom Aquino (MT), nesse sábado.

NO SEGUNDO SEMESTRE

“Vão ser encaminhados os projetos da Leste-Oeste. Na sequência, a gente está com a Malha Sul, que são três lotes. Temos também o projeto de Açailândia e Barcarena e mais um projeto para o chamamento, que é a concessão de passageiros Luziânia e Brasília. Isso ainda no segundo semestre”, disse o ministro.

OS PROJETOS

O Corredor Ferroviário Leste-Oeste conectará Lucas do Rio Verde (MT) ao Porto Sul, em Ilhéus (BA), articulando a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). O corredor é estratégico para diversificar o escoamento da produção agrícola e mineral do Centro-Oeste, hoje concentrada nos portos do Sul e Sudeste. Já a Malha Sul abrange a rede ferroviária do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, operada atualmente pela Rumo. O projeto prevê nova modelagem de concessão para modernização e ampliação da capacidade, com foco na recuperação de trechos subutilizados e na integração com corredores logísticos nacionais.

CARGAS E PASSAGEIROS

A ferrovia Açailândia–Barcarena criará ligação entre o entroncamento da Ferrovia Norte-Sul em Açailândia e o Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), no estuário do Rio Pará. A rota abre nova alternativa de acesso ao Arco Norte para escoamento de grãos, fertilizantes e combustíveis por caminho mais próximo dos mercados asiáticos do que os portos do Sul e Sudeste. Já a concessão Luziânia–Brasília é o único projeto de passageiros do pacote. Utilizará a infraestrutura ferroviária existente para oferecer serviço regular entre Luziânia (GO) e a capital federal, atendendo municípios do Entorno Sul do Distrito Federal como Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental — região com mais de 400 mil habitantes e forte demanda pendular para Brasília.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

POLÍTICA - GOVERNO REDUZ AVALIAÇÃO NEGATIVA E MANTÉM A POSITIVA, DIZ PESQUISA

Aprovação da PEC do fim da escala 6x1 na Câmara e programas lançados por Lula ajudaram no desempenho

Do Estadão Conteúdo



Avaliação negativa (ruim ou péssima) do governo Lula caiu para 38%, enquanto a aprovação (ótimo e bom) se manteve em 32%

O governo do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), conseguiu reduzir para 38% a sua avaliação negativa (ruim ou péssima) - um ponto porcentual a menos do que no último levantamento -, mas manteve os patamares de aprovação (ótimo e bom) em 32%, mostra pesquisa Datafolha publicada no fim de semana.

Outros 29% avaliam como regular a gestão petista e um 1%



não soube responder à pesquisa. O resultado demonstra estabilidade do governo federal, que preservou os mesmos patamares da última pesquisa divulgada no dia 13 de maio deste ano.

O instituto ouviu, presencialmente, 2.004 eleitores, nos dias 17 e 18 de junho. A confiança no levantamento, realizado em pontos de fluxo populacional, é de 95%, e a margem de erro é de dois pontos percentuais para mais ou menos.

A pesquisa foi registrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o código BR-09956/2026.

O Datafolha também questionou se os entrevistados aprovam ou desaprovam o terceiro mandato do presidente Lula. Os resultados mostram equilíbrio: 48% dizem aprovar o atual governo, enquanto 49% reprovam.

No último levantamento realizado em maio, a reprovação era um ponto porcentual inferior (48%). Já a aprovação manteve o mesmo desempenho.

Acontecimentos relevantes

O intervalo de um mês entre as duas pesquisas foi marcado por discussões relevantes envolvendo o governo federal. No final de maio, a Câmara dos Deputados aprovou a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que põe fim à escala 6x1 - pauta encampada pelo governo Lula, que chegou a enviar um projeto de lei em regime de urgência para tratar do tema.

No ínterim entre as duas pesquisas, o governo ainda entregou outras políticas públicas de apelo popular, como o crédito para trabalhadores de aplicativo e o programa Brasil Contra o Crime Organizado, que investiu R\$ 11 bilhões no combate às facções criminosas.

Em âmbito internacional, o governo se viu às avessas na relação com os Estados Unidos, que impôs novas tarifas de 25% sobre produtos brasileiros e classificou o Comando Vermelho (CV) e o Primeiro Comando da Capital (PCC) como organizações terroristas, contrariando a posição do Itamaraty e atendendo os interesses do principal adversário de Lula nas eleições deste ano, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ).

Mandatos anteriores

O instituto questionou os entrevistados se o terceiro mandato de Lula é melhor, pior ou igual às suas duas gestões anteriores, entre 2003 e 2010. Somente 5% veem o atual governo como muito melhor que os anteriores, enquanto 27% consideram melhor.

Para 25% dos entrevistados, o governo Lula 3 é pior, e muito pior para outros 19%. O porcentual de 21% avalia como igual o desempenho das três gestões e 3% não soube avaliar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

POLÍTICA - PARA 65%, TRUMP NÃO INFLUENCIA VOTO

Do Estadão Conteúdo

O apoio do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, a um candidato à Presidência do Brasil é indiferente para 65% dos eleitores, que afirmam que isso não vai influenciar no voto em outubro, segundo a pesquisa Datafolha.

Para 17%, o apoio do presidente dos Estados Unidos a um candidato aumentaria a intenção de voto. Outros 15% afirmam que ela diminuiria. Outros 3% não souberam responder.

Apesar de não ter dado uma manifestação pública sobre a eleição brasileira, a família do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) é próxima do republicano. No início do mês, Trump publicou uma foto ao lado do senador e pré-candidato à Presidência, Flávio Bolsonaro (PL), na Casa Branca, onde se reuniram. “Um jovem inteligente que ama muito o seu país, o Brasil”, disse o presidente dos EUA.

Já a relação entre Lula e Trump é marcada por altos e baixos. Após o início das sanções econômicas dos EUA contra o Brasil, em julho passado, os dois se reuniram na Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), onde o americano disse haver tido uma “química” com o petista.

O contato entre os dois pareceu melhorar, com os dois se reunindo na Casa Branca, no início de maio deste ano, por três horas. Mas, com as novas propostas de tarifas sobre o Brasil por supostas práticas comerciais desiguais e uso de produtos provenientes de trabalho forçado, a relação degradingou.

Em entrevista na sexta-feira, Trump chamou Lula de “volátil” e que “não se importa” com o presidente do Brasil. Na pesquisa Datafolha, Lula lidera as intenções de votos, com 41%, ante 31% de Flávio Bolsonaro (PL).

Na sequência vêm Ronaldo Caiado e Renan Santos (3%), Aécio Neves, Augusto Cury, Romeu Zema e Samara Martins têm 2% cada. No segundo turno, Lula registra 47% das intenções de voto, enquanto Flávio alcança 43%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

POLÍTICA - RONALDO CAIADO SE VÊ EM CONDIÇÃO DE VENCER LULA NO SEGUNDO TURNO

Para o pré-candidato do PSD, Flávio Bolsonaro se enfraqueceu após a divulgação de áudios de conversas com Daniel Vorcaro

Do Estadão Conteúdo



Caiado também critica os estímulos do governo Lula ao crédito. Segundo ele, isso provocou um aumento do endividamento das famílias

O ex-governador de Goiás e pré-candidato do PSD à Presidência da República Ronaldo Caiado se considera o adversário mais bem posicionado para vencer o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), no segundo turno da corrida ao Palácio do Planalto.

Caiado vê enfraquecimento da candidatura do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) após a divulgação

das conversas do parlamentar e pré-candidato à Presidência com o banqueiro Daniel Vorcaro, do Banco Master.

“Flávio perdeu espaço no segundo turno para a candidatura do Lula. Se o adversário do Brasil é o Lula, precisamos ter um candidato que chegue no segundo turno em condições de poder enfrentá-lo e ganhar as eleições. Qual é a candidatura que se aproxima mais do Lula no segundo turno? A minha”, diz o presidenciável.

Questionado sobre quem será o vice de sua chapa na campanha, Caiado explica que a decisão ainda não foi tomada. “O partido já marcou a convenção, que vai ser no dia 26 de julho. A convenção nacional do PSD será aqui em São Paulo, na sede do partido ... Até lá continuaremos as conversações”, declarou Caiado.

Ele diz que o PSD já fechou palanques nas regiões Sul e Sudeste, e agora ele vai viajar ao Nordeste em busca de alianças “Vou fazer Sergipe, Pernambuco, Paraíba e Ceará”, informou. “Vou começar a caminhar no Nordeste agora, espero trazer boas notícias”, acrescentou.

Endividamento



Caiado participou de evento em que criticou os estímulos do governo Lula que provocaram um aumento do endividamento das famílias. Ele disse também que os gastos públicos não cabem mais no orçamento porque nunca houve compromisso do governo com a responsabilidade fiscal.

“Quem é que enrolou a população? Eu disse: para desenrolar alguém, teve que enrolar. Quem foi que enrolou a população? Você governo que induziu as pessoas a comprar, a estimular a sua produção, a tomar empréstimo”, comentou em referência ao Novo Desenrola, programa do governo atual de renegociação de dívidas.

Ao comparar a taxa de juros do Brasil, a segunda maior do mundo em termos reais, com os juros cobrados por agiotas, Caiado observou que a população paga agora pelos desequilíbrios causados pelo governo. “De repente, o governo fala: “Não, eu vou resolver seu assunto, eu vou liberar sua poupança, você paga o agiota”, declarou.

Segundo Caiado, o espaço para gastos previsto no arcabouço fiscal foi “drenado” pelo governo, que, emendou o ex-governador, “nunca teve compromisso com o equilíbrio fiscal”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

POLÍTICA - RENAN IRONIZA JÚLIA ZANATTA COMO VICE

Pré-candidato zomba de sugestão de Eduardo a Flávio Bolsonaro na composição da chapa

Do Estadão Conteúdo

O pré-candidato Renan Santos (Missão) usou as redes sociais para debochar da deputada federal Júlia Zanatta (PL-SC), indicada por Eduardo Bolsonaro como vice de Flávio na disputa à Presidência. “Parem de facilitar, eu quero ter algum mérito na vitória!”, afirmou Renan Santos.

A fala ocorreu em uma republicação de vídeo da própria Júlia Zanatta. As imagens mostram a deputada de terno branco sintonizando uma rádio e caminhando em um cenário de fundo escuro, ao som de jornalistas noticiando a possibilidade de ela compor a chapa com Flávio Bolsonaro. A sequência termina com a frase “sempre pronta para o combate” sobreposta a um mapa do Brasil. A trilha sonora é The Final Countdown, da banda Europe.

A zombaria de Renan Santos mira uma movimentação que ganhou corpo no campo bolsonarista. Eduardo Bolsonaro (PL-SP) foi ao X defender o nome da deputada, afirmando que ela “está à altura do cargo” pela lealdade e pelas pautas que defende no Congresso. “Se os maus reclamam, este é o caminho”, escreveu o ex-deputado.

Flávio Bolsonaro declarou recentemente, em evento voltado ao público feminino em São Paulo, que prefere uma mulher para compor sua chapa. Não é a primeira vez que o pré-candidato acena nessa direção.

Antes de Zanatta, outros nomes foram considerados. A senadora Tereza Cristina (PP-MS) era tida como a opção mais forte, mas descartou a ideia, dizendo que a empreitada “não cabe em seus projetos”.

A deputada Clarissa Tércio (PP-PE), em seu primeiro mandato e declarada “grande defensora” de Jair Bolsonaro, também foi aventada. Flávio chegou a se reunir com Simone Marchetto (PP-SP). A vereadora fortalezense Priscila Costa (PL-CE) também foi considerada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

POLÍTICA - KIM KATAGUIRI ANUNCIA QUE BUSCARÁ REELEIÇÃO COMO DEPUTADO

Parlamentar vinha sendo cogitado como candidato a governador de São Paulo pelo Missão, mas decidiu tentar seguir em Brasília

Do Estadão Conteúdo



Kim Kataguiri disse que gostaria de ser governador, mas sua “missão agora é promover a maior reforma de Estado da história do país” na Câmara

Kim Kataguiri (Missão-SP) anunciou sua pré-candidatura à reeleição como deputado federal neste fim de semana. Com isso, ele não deve estar na lista de candidatos a governador de São Paulo, como vinha sendo cogitado até então.

Em evento do partido Missão em São Paulo, com trechos publicados no YouTube, ele afirmou que pretende fazer parte de um ministério de seu colega de partido, Renan Santos, pré-candidato à Presidência (que conta com cerca de 3% das intenções de voto na pesquisa Datafolha mais recente).

“Aqui no Estado de São Paulo ou nós teremos uma candidatura própria do partido Missão ou não apoiaremos ninguém. Essa é a nossa decisão”, anunciou Kataguiri.

Em outro momento, justificou sua escolha em concorrer ao terceiro mandato consecutivo como deputado. “Eu quero ser governador do Estado de São Paulo. Mas a vida não é sobre o que a gente quer, é sobre o que a gente deve. Todos nós temos uma missão. A minha missão agora é promover a maior reforma de Estado da história do País”, disse.

Kim falou na criação de um “ministério transversal, que vai passar pelo planejamento, casa civil, trabalho e previdência” e, apesar de destacar que não entrou em contato com nenhum dos citados, propôs um convite para que economistas façam parte de um potencial ministério comandado por ele no futuro.

“Vou beber da fonte de Marcos Lisboa, Samuel Pessoa, Zeina Latif, Mario Mesquita, Mansueto Almeida, Marcos Mendes, Elena Landau, de toda a equipe do Plano Real. As portas do governo Renan Santos estão abertas a cada um de vocês”.

Desafio

Eleito pelo União Brasil, Kim Kataguiri migrou para o Missão, partido fundado por integrantes do Movimento Brasil Livre (MBL), que ganhou notoriedade durante protestos pelo impeachment de Dilma Rousseff (PT) na década passada. A sigla teve seu registro aprovado pelo TSE e disputará sua primeira eleição em 2026.

Diante disso, uma das preocupações da legenda será a chamada “cláusula de barreira”, regra que define um desempenho mínimo de votos para os partidos atingirem a cada eleição para que continuem tendo acesso ao fundo partidário, ao fundo eleitoral e à propaganda eleitoral no rádio e na televisão.

Em 2026, o percentual mínimo é de 2,5% dos votos válidos para a Câmara dos Deputados (sendo, dentro disso, pelo menos 1,5% em ao menos nove Estados) ou eleger ao menos 13 deputados federais (espalhados por ao menos nove Estados).

Neste cenário, partidos tendem a propor candidaturas de nomes de impacto ao legislativo nacional. Em 2018, Kim Kataguiri obteve cerca de 465 mil votos (2,2%), e em 2022, por volta de 295 mil (1,2%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

POLÍTICA - PAULO SERRA TAMBÉM DESISTE DO GOVERNO DE SP

O ex-prefeito de Santo André Paulo Serra (PSDB) desistiu da candidatura para o governo de São Paulo para disputar o cargo de deputado federal nas eleições deste ano. Serra, que é o presidente estadual do PSDB, anunciou a decisão neste domingo, 21.

“Após um amplo processo de reflexão, de diálogo de e avaliação sobre o atual momento político e sobre a forma como posso contribuir de maneira mais efetiva com São Paulo e com o Brasil, tomei a decisão de não disputar o Governo do Estado nas eleições de 2026”, disse, por meio de nota.

Com os recuos do tucano e do deputado federal Kim Kataguirí (Missão-SP), São Paulo tem, até o momento, dois pré-candidatos na disputa pelo governo: Tarcísio de Freitas (Republicanos), que busca a reeleição, e o ex-ministro da Fazenda Fernando Haddad (PT), que desafia o atual incumbente.

“Anuncio oficialmente minha pré-candidatura a deputado federal. Quero levar para o Congresso Nacional aquilo que aprendemos e colocamos em prática ao longo dos últimos anos: planejamento, responsabilidade fiscal, inovação, eficiência administrativa e, acima de tudo, compromisso com as pessoas”, afirmou Serra.

Como mostrou o Estadão no começo do mês, o PSDB intensificou diálogos com outros partidos para viabilizar a pré-candidatura de Paulo Serra. O ex-prefeito disse que a viabilidade da pré-candidatura dependeria da formação de uma aliança partidária.

Ao mesmo tempo, ele era visto por dirigentes partidários como um bom puxador de votos para a Câmara. A situação para a candidatura de Serra ao Palácio dos Bandeirantes complicou após Solidariedade e PRD declararem apoio à reeleição de Tarcísio.

Outra novidade do fim de semana é a pré-candidatura de André do Prado (PL) ao Senado por São Paulo, na chapa do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos). Em meio a um racha no bolsonarismo causada por sua escolha para o cargo, o deputado estadual disse que será “orientado” por Eduardo Bolsonaro para honrar pautas do campo bolsonarista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - VLI BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO CORREDOR SUDESTE ATÉ SANTOS

Operação alcançou 1,14 bilhão de TKU em maio e consolida ganhos de produtividade com investimentos em ferrovia e infraestrutura portuária

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



A estrutura foi adaptada para ampliar em até 30% a capacidade de carregamento ferroviário de fertilizantes, importantes para o abastecimento das cadeias agrícolas do interior do país

A VLI registrou em maio a maior movimentação mensal de cargas de sua história no Corredor Sudeste, sistema logístico que

conecta o Centro-Oeste aos portos da Baixada Santista por meio da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). No período, foram transportados 1,14 bilhão de toneladas por quilômetro útil (TKU), indicador que



combina volume movimentado e distância percorrida e é utilizado para medir desempenho operacional no setor ferroviário.

O resultado marca um novo patamar para o principal corredor de exportação da companhia e ocorre em um momento de ampliação da infraestrutura logística voltada ao agronegócio e à movimentação de insumos estratégicos.

Segundo o diretor de Operações do Corredor Sudeste da VLI, Marcelo Cardoso, o desempenho é resultado da integração entre diferentes ativos operacionais e da ampliação da capacidade instalada nos últimos anos.

“Esse recorde reflete a consistência da nossa operação no Corredor Sudeste. A integração entre ferrovia, terminais e porto, aliada a decisões de investimento bem direcionadas e à disciplina operacional, tem elevado os níveis de produtividade e confiabilidade. Isso se traduz em ganhos concretos para os clientes e em uma logística de baixo carbono cada vez mais eficiente”, afirma.

O Corredor Sudeste é um sistema multimodal estruturado para atender fluxos de importação e exportação com conexão ao Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), localizado na Baixada Santista.

Pela malha operada pela companhia circulam principalmente soja, milho, farelo, açúcar e fertilizantes, em uma operação que combina transporte ferroviário, terminais de transbordo e estrutura portuária.

Além do Tiplam, o corredor conta com dois terminais integradores instalados em Uberaba (MG) e Guará (SP), responsáveis pela consolidação e transferência das cargas para o sistema ferroviário.

De acordo com Cardoso, o resultado recorde também ocorre após uma série de investimentos recentes para ampliação de capacidade. Neste ano, a companhia concluiu a implantação de uma nova linha férrea no Tiplam, com investimento de R\$ 38 milhões e extensão aproximada de 2 quilômetros.

A estrutura foi adaptada para ampliar em até 30% a capacidade de carregamento ferroviário de fertilizantes, produto considerado estratégico para o abastecimento das cadeias agrícolas do interior do país, especialmente em regiões produtoras de Mato Grosso.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - CODESUL AVANÇA EM PROJETO FERROVIÁRIO PARA DEFINIR FUTURO DA MALHA SUL

Edital prevê contratação de consultoria para avaliar a viabilidade de uma ferrovia integrada nos estados do Sul e Mato Grosso do Sul

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE) publicou o edital para contratar uma empresa especializada que será responsável pelo estudo de viabilidade técnica, econômica e operacional do Projeto de Ferrovia Integrada do Codesul, um passo estratégico na construção de uma proposta para o futuro das ferrovias da Região Sul.

A iniciativa reúne os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul e busca fornecer subsídios técnicos para a definição do novo modelo de concessão da Malha Sul, atualmente operada pela Rumo. O contrato de concessão encerra-se em fevereiro de 2027.

Segundo o coordenador do GT de Ferrovias do Codesul, Beto Martins, o estudo pretende fortalecer a posição dos estados nas discussões sobre a futura concessão. “Nós fomos designados pelos governadores a buscar um diálogo com o Governo Federal para entender os motivos do fatiamento

proposto para a concessão da Malha Sul. Diante das dificuldades, entendemos que precisamos de subsídios para embasar a posição dos estados que é contrária a este modelo”, afirmou.

O estudo servirá como contraponto à proposta do Governo Federal, que prevê a divisão da Malha Sul em três lotes distintos. O Codesul demonstra preocupação com o modelo, avaliando que parte dos trechos pode não atrair investidores, o que poderia comprometer a recuperação e a expansão da malha ferroviária.

A empresa responsável pela consultoria será escolhida por um critério que combina avaliação técnica e preço. A abertura da documentação está marcada para 17 de agosto. Os primeiros resultados deverão ser apresentados em até 60 dias após a contratação, enquanto os demais produtos serão entregues ao longo da execução do contrato.

Entre as atribuições da consultoria estará a análise do estudo elaborado pela Infra S.A., utilizado pelo Governo Federal como base para a nova concessão. A intenção é que os estados tenham uma avaliação independente para embasar contribuições técnicas e defender os interesses regionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - MALHA NORTE AVANÇA 162 KM EM MT E GANHA TERMINAL PARA GRÃOS

Primeira fase da extensão entregue pela Rumo amplia a ligação das áreas produtoras do Estado com a malha nacional e o Porto de Santos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O novo trecho integra a Ferrovia Estadual de Mato Grosso (FMT), projeto que prevê mais de 743 quilômetros entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde, com ramal para Cuiabás

Mato Grosso ganhou nesse sábado (20) um novo trecho ferroviário voltado ao escoamento da produção agrícola. O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, e o ministro dos Transportes, George Santoro, participaram, em Dom Aquino (MT), da entrega da primeira fase da extensão da Malha Norte e do novo terminal ferroviário da BR070, estrutura que amplia a ligação das áreas produtoras do Estado com a malha nacional e com o Porto de Santos (SP).

A etapa entregue compreende 162 quilômetros de ferrovia em traçado novo e integra a Ferrovia Estadual de Mato Grosso (FMT), projeto que prevê mais de 743 quilômetros entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde, com ramal para Cuiabá. Ao todo, o traçado atravessa 16 municípios e busca aproximar os trilhos das principais regiões produtoras de grãos do Estado.

O novo terminal ferroviário da BR-070, em Dom Aquino, foi projetado para movimentar até 10 milhões de toneladas de grãos por ano, principalmente soja e milho. Segundo o governo e a concessionária Rumo, responsável pelo empreendimento, as operações começarão em fase de comissionamento, com testes operacionais e operações assistidas nos próximos meses.

A obra é tratada pelo governo como um reforço a um dos principais corredores logísticos do agronegócio brasileiro, ao ampliar a capacidade de transporte ferroviário de Mato Grosso em direção ao litoral. Ao discursar na solenidade, Alckmin afirmou que a expansão da infraestrutura ferroviária é necessária para reduzir custos de escoamento e aumentar a competitividade do país.

“O Brasil, que era importador de alimentos há 70 anos, hoje está entre os três maiores produtores e exportadores de alimentos do mundo. Nós precisamos chegar aos portos. E, para chegar aos portos, precisamos de ferrovia”, disse o vice-presidente. Segundo ele, a melhoria da logística é um dos fatores que podem ampliar a competitividade dos produtos brasileiros no mercado externo.

A etapa entregue foi desenvolvida pela Rumo e integra o Novo PAC. De acordo com informações apresentadas durante a cerimônia, o empreendimento recebeu mais de R\$ 5 bilhões em investimentos privados nesta fase, com recursos captados por meio de financiamento via Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco) e debêntures estruturadas com apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).



George Santoro

Além da entrega do novo trecho, a cerimônia serviu para reforçar a importância da expansão ferroviária em Mato Grosso, principal produtor de grãos do país. Santoro afirmou que a ampliação da capacidade de transporte é necessária para acompanhar o crescimento da produção agrícola do estado. “Mato Grosso produz mais de 150 milhões de toneladas e é muito importante que a gente consiga se preparar para o desenvolvimento dessa produção”, declarou.

“Mato Grosso produz mais de 150 milhões de toneladas e é muito importante que a gente consiga se preparar para o desenvolvimento dessa produção”, disse

A nova etapa da Malha Norte se soma a um conjunto de investimentos em infraestrutura logística voltados à conexão entre a produção do Centro-Oeste e os portos de exportação. Para o governo, o avanço da malha ferroviária é uma das apostas para reduzir a dependência do transporte rodoviário no escoamento de cargas de longa distância e aumentar a eficiência dos corredores de exportação do agronegócio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/06/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - GOVERNO REFORÇA META DE AMPLIAR PESO DAS FERROVIAS NA LOGÍSTICA DO PAÍS

Alckmin e Santoro defenderam mais investimentos no modal ferroviário e a integração entre rodovias, trilhos e hidrovias para reduzir gargalos no escoamento de cargas

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O governo federal quer ampliar a participação das ferrovias na matriz de transportes do país e elevar a integração entre os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário como forma de reduzir custos logísticos

e ampliar a competitividade da produção brasileira. A diretriz foi reforçada nesse sábado (20), em Mato Grosso, pelo vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, e pelo ministro dos Transportes, George Santoro, durante agenda de entrega da primeira fase da extensão da Malha Norte.



Segundo Geraldo Alckmin, locomotivas já podem ser financiadas com recursos do Fundo Clima e há discussões sobre a inclusão de trilhos entre os itens passíveis de apoio

Ao discursar na cerimônia em Dom Aquino (MT), Alckmin afirmou que a malha ferroviária ainda ocupa uma fatia reduzida da matriz de transportes brasileira. “A ferrovia é só 20% da matriz de transporte do Brasil. A nossa meta é chegar a 35%”, disse o vice-presidente, ao defender novos investimentos no setor.

Na avaliação do governo, a ampliação do transporte ferroviário é um dos caminhos para reduzir a pressão sobre o modal rodoviário no escoamento de cargas de longa distância, sobretudo em corredores ligados ao agronegócio e à exportação. Santoro afirmou que o Ministério dos Transportes vem trabalhando, em conjunto com a

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), na estruturação de projetos que articulem diferentes modais.

“A interoperabilidade desses modais é fundamental para a gente reduzir custos logísticos. O Brasil gasta 15% do seu PIB em custos logísticos. Para mudar isso, precisamos fazer ferrovias, hidrovias e aumentar a capacidade das rodovias”, afirmou o ministro.

Santoro também citou a carteira de concessões rodoviárias do governo como parte dessa estratégia. Segundo ele, já foram licitados 24 projetos e a meta da pasta é elevar o volume contratado em rodovias para R\$ 400 bilhões até o fim do ano. Para ferrovias, a meta mencionada pelo ministro é alcançar R\$ 160 bilhões em investimentos contratados.

Além da agenda de expansão da malha, Alckmin mencionou instrumentos que o governo estuda ou já admite utilizar para apoiar o setor. Segundo ele, locomotivas já podem ser financiadas com recursos do Fundo Clima e há discussões sobre a inclusão de trilhos entre os itens passíveis de apoio, como forma de estimular novos projetos ferroviários.

Ao vincular a expansão ferroviária à redução de emissões e acidentes, o vice-presidente também ressaltou o argumento ambiental associado ao modal. O discurso foi apresentado no contexto da defesa de uma matriz de transporte menos dependente das rodovias e mais alinhada à estratégia do governo de ampliar a infraestrutura logística para sustentar o crescimento da produção e das exportações brasileiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - BNDES ANUNCIA LINHA PARA FINANCIAR FERROVIAS E MATERIAL RODANTE

A entrega da primeira fase da extensão da Malha Norte em Mato Grosso foi acompanhada de anúncios do governo federal sobre o financiamento de projetos ferroviários. Segundo o Ministério dos Transportes, a etapa inaugurada em Dom Aquino (MT) recebeu mais de R\$ 5 bilhões em investimentos privados, com apoio de instrumentos de crédito e mercado de capitais.

De acordo com o governo, os recursos foram viabilizados por meio de financiamento da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco) e de debêntures estruturadas com participação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A modelagem foi

apresentada como uma das bases para a execução da obra da Rumo, concessionária responsável pela extensão da Malha Norte.

Durante a cerimônia, o ministro dos Transportes, George Santoro, anunciou uma nova linha de financiamento do BNDES voltada ao setor ferroviário. Segundo ele, o instrumento será direcionado à construção de ferrovias e à aquisição de material rodante, com prazo de até 40 anos e carência durante a fase de Capex dos projetos.

“Mato Grosso produz mais de 150 milhões de toneladas e é muito importante que a gente consiga nos preparar para o desenvolvimento dessa produção. É fundamental desenvolver soluções novas. Uma dessas soluções é o lançamento de uma linha de financiamento específica do BNDES, apenas para a construção de ferrovias, para comprar material rodante”, afirmou o ministro.

Santoro disse que a nova linha representa uma mudança na política de financiamento do banco para o setor de infraestrutura de transportes. “É uma mudança da política do banco para oferecer aos investidores e empreendedores uma solução tão importante”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - OPINIÃO - A TERCEIRA VIA



WALDECK ORNÉLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinioao@portalbenews.com.br

Será que já não é o caso de a União promover a retomada da concessão da Fiol I e do Porto Sul, para sua inclusão no novo edital, o que tornaria ainda mais valioso o ativo, pelo controle de toda a infraestrutura? O que estamos esperando?

O espraiamento da economia pelo território brasileiro, desconcentrando o desenvolvimento nacional, veio por meio do agro. A adaptação da soja ao cerrado – um magnífico feito da Embrapa – permitiu que o Centro-Oeste e o Matopiba (denominação da região formada pelos estados Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) se apropriassem dessa lavoura e, associados, trouxessem o milho, o algodão, o sorgo, o trigo etc. etc.

Persiste, no entanto, a insuficiência e a inadequação da logística brasileira, ainda centrada no Sudeste, além de desintegrada. Um desafio a ser vencido como imperativo nacional!

Somente nas últimas décadas, diante da crise fiscal da União, o setor privado foi chamado a participar ativamente da expansão das redes de infraestrutura, mediante concessões, apesar das resistências ideológicas. Em um passo à frente, o regime de autorizações ferroviárias consolida esta tendência, permitindo a iniciativa dos particulares.

A rota da soja do Centro-Oeste, com destino à exportação, começou seguindo a única alternativa então existente: o Porto de Santos (SP), que continua – e continuará – sendo o principal ponto de escoamento das exportações no vasto litoral brasileiro.

Mudanças neste cenário, contudo, começaram a acontecer: o amplo domínio das rodovias tornou-se insustentável, haja vista as longas distâncias a serem percorridas, exigindo outros modais e multimodalidade. O modal ferroviário se impôs. A Ferrovia Norte-Sul abriu o caminho, com a possibilidade de saída pelo que se convencionou chamar de Arco Norte. Neste processo, as últimas a chegar estão sendo as hidrovias, mas já estão presentes, de forma crescente.

Desta forma, um novo sistema logístico vai se estruturando, alterando não apenas a relação entre os diversos modais – com modificação de suas participações relativas – assim como estabelecendo novos pontos de contato com o litoral, que passa a incluir outras opções. Atualmente, a Baía de São



Marcos, no Maranhão, e Barcarena, no Pará, ganham espaço, incluindo todo o conjunto de portos da bacia Amazônica.

No Sudeste, a capacidade de movimentação do Porto de Santos ultrapassa os limites técnicos, extravasando cargas para Paranaguá, no Paraná, e a Baía de Babitonga, em Santa Catarina, ao Sul, além dos portos do Rio de Janeiro, ao Norte, estimulando o Espírito Santo a desenvolver novos terminais marítimos.

É neste contexto que surge a alternativa de uma terceira via, em fase de estruturação, abrangendo a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e, em sua continuidade, a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), configurando o que virá a ser o Corredor Leste-Oeste, solução ideal para escoar os grãos do Mato Grosso por portos no litoral baiano, devendo-se considerar aqui, no mesmo passo, o Porto de Aritaguá, em Ilhéus e, numa perspectiva de maior prazo, a integração com o complexo portuário da Baía de Todos os Santos (BTS-Port).

Este novo corredor nacional cruzará transversalmente o País, rompendo a histórica tradição dos corredores longitudinais, para consolidar a interiorização do nosso desenvolvimento.

Ademais, este corredor constitui a base do que deverá se tornar, no longo prazo, a ligação ferroviária interoceânica, interligando Ilhéus, no Atlântico, a Chancay (Peru), no Pacífico, tornando realidade a Ferrovia Transulamericana, proposta originalmente por Vasco Neto e interessando agora aos chineses.

Não se trata de uma quimera. A Fiol I – de Ilhéus a Caetité – e a Fiol II – de Caetité a Barreiras – já se encontram, ambas, com mais de 70% de execução física cada uma, e a Fico I – de Mara Rosa (GO) a Água Boa, já no Mato Grosso, também está em execução.

Ao longo do processo, a Fiol III teve corrigido tempestivamente o seu traçado inicial, para ligar Correntina (BA) a Mara Rosa (GO), fazendo o engate das duas ferrovias.

Há ainda vários obstáculos a vencer, especialmente os institucionais. A concessão da Fiol I não foi exitosa, aguardando-se, há bastante tempo, o anúncio da venda da Bamin, sua concessionária, incluindo a mina Pedra de Ferro, a Fiol I e o Porto de Aritaguá, como prefiro identificar o Porto Sul, em Ilhéus.

O edital para concessão integrada da Fiol II e III, em conjunto com a Fico I e II, espera, naturalmente, o desfecho dessa operação. Estava prevista para maio último a publicação do edital de concessão, com leilão em agosto. Prazo vencido.

Será que já não é o caso de a União promover a retomada da concessão da Fiol I e do Porto Sul, para sua inclusão no novo edital, o que tornaria ainda mais valioso o ativo, pelo controle de toda a infraestrutura? O que estamos esperando?

Corredor Leste-Oeste – o Brasil precisa urgentemente desta terceira via!

Waldeck Ornélas é especialista em Planejamento Urbano-regional e autor dos livros “Cidades e Municípios: gestão e planejamento” e “Bahia Urgências do Presente”. Ele escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.

SERÁ QUE JÁ NÃO É O CASO DE A UNIÃO PROMOVER A RETOMADA DA CONCESSÃO DA FIOL I E DO PORTO SUL, PARA SUA INCLUSÃO NO NOVO EDITAL, O QUE TORNARIA AINDA MAIS VALIOSO O ATIVO, PELO CONTROLE DE TODA A INFRAESTRUTURA? O QUE ESTAMOS ESPERANDO?

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL GANHA PRÊMIO POR DRAGAGEM E RECUPERAÇÃO DE PRAIAS

Projeto da Jan De Nul destinou 7 milhões de metros cúbicos de sedimentos ao maior alargamento de praias do Brasil

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



A premiação reconhece a obra que aprofundou o canal externo da baía da Babitonga e destinou parte dos sedimentos ao projeto de alargamento da praia de Itapoá, no litoral norte

O Porto de São Francisco do Sul conquistou o primeiro lugar na categoria “Iniciativas Verdes em Portos” do Prêmio Marítimo das Américas 2026, concedido pela Organização dos Estados Americanos (OEA). A premiação reconhece a obra que aprofundou o canal externo da baía da Babitonga e destinou parte dos sedimentos ao maior projeto de alargamento de praias do Brasil, em Itapoá, no litoral norte catarinense.

A dragagem do canal externo, contratada pelo porto, amplia o acesso aos terminais da região. Com a remoção de 12,5 milhões de metros cúbicos de sedimentos, embarcações de maior porte passam a operar no local. Cerca de metade do material será utilizada na recomposição da faixa costeira de Itapoá, município que enfrenta erosão severa há anos. A área beneficiada abrange 8,8 quilômetros da orla.

A execução ficou a cargo da Jan De Nul. Segundo o diretor executivo da empresa, Sergio Correa, o projeto combinou dois objetivos que normalmente são tratados separadamente. “Por um lado, precisávamos executar a dragagem de aprofundamento conforme o projeto de engenharia para expansão do canal de acesso.

Por outro, era necessário identificar, dentro do material dragado, sedimentos com características geotécnicas e granulométricas compatíveis com a recuperação da linha de costa”, afirmou.

De acordo com ele, essa sobreposição exigiu estudos adicionais. “O cumprimento desses dois objetivos demandou análises complementares para validar a compatibilidade dos sedimentos destinados ao engordamento das praias”, disse.

Do total de cerca de 12,8 milhões de metros cúbicos dragados, aproximadamente 7 milhões apresentam características adequadas para a alimentação artificial da praia. O restante será destinado a áreas licenciadas de disposição offshore.

Correa destaca que a triagem dos sedimentos durante a operação foi um diferencial. “Diferentemente de Balneário Camboriú, onde a dragagem ocorreu em uma jazida específica para a praia, em São Francisco do Sul foi necessário atender simultaneamente às exigências do canal de navegação”, explicou.

“A operação precisou garantir o perfil do canal e, ao mesmo tempo, selecionar materiais compatíveis para a recuperação da praia de Itapoá”, completou. A operação mobilizou a draga TSHD Galileo Galilei, equipada com sistemas avançados de monitoramento e controle. Segundo o executivo, o equipamento permite alta precisão tanto na dragagem quanto na disposição dos materiais. A presença da empresa no Brasil também contribuiu para ganhos logísticos e redução de prazos.

Os trabalhos começaram em outubro do ano passado e devem ser concluídos no segundo semestre de 2026. A iniciativa é considerada pioneira no uso de sedimentos de dragagem portuária para recuperação de praias no Brasil.

Ganhos

O reconhecimento da OEA levou em conta os ganhos ambientais, econômicos e sociais do projeto, incluindo o reaproveitamento de sedimentos, o complexo processo de licenciamento ambiental, a modelagem da distribuição da areia e o plantio de mudas para fixação de dunas e contenção da erosão.

Para Correa, os principais desafios não foram técnicos. “Os maiores entraves foram regulatórios e administrativos, especialmente no licenciamento e no alinhamento entre órgãos”, afirmou. “Desafios técnicos são parte da rotina de equipes especializadas”, completou.

O prêmio se soma a outros projetos da empresa voltados à sustentabilidade. Entre eles estão o AquaForest, no Equador, voltado à criação de áreas de manguezais; o AquaReef, nas Maldivas, de restauração de recifes de corais; e o BelReefs, no Mar do Norte belga, focado na recuperação de recifes de ostras.

Segundo o executivo, o modelo aplicado em São Francisco do Sul pode ser replicado no Brasil, desde que haja compatibilidade dos sedimentos. “O reaproveitamento representa uma alternativa mais sustentável do que a simples disposição offshore e está alinhado às melhores práticas internacionais”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - SALVADOR E MACEIÓ VÃO RECEBER MAIOR CRUZEIRO DA TEMPORADA 2026/2027

MSC e armadora espanhola Corazul confirmam embarques no Nordeste entre novembro deste ano e abril de 2027, com destaque para o MSC Virtuosa

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



O navio MSC Virtuosa tem 19 andares e capacidade para 6.300 passageiros, reúne 10 restaurantes, 21 bares e lounges, cinco piscinas e nove hidromassagens em sua estrutura

Salvador e Maceió vão integrar a programação de duas armadoras internacionais na próxima temporada de cruzeiros, que começa em novembro deste ano e segue até abril de 2027. A MSC Cruzeiros e a espanhola Corazul Cruisers confirmaram embarques e escalas nos dois portos, somando-se a Recife em parte das rotas. Entre as embarcações anunciadas

está o MSC Virtuosa, apontado como o maior navio a circular pela costa nordestina no período.

A MSC fechou a programação com seis navios para a temporada, mantendo Salvador e Maceió entre os pontos de parada no Nordeste. Os embarques nacionais poderão ocorrer também em Santos, Rio de Janeiro, Itajaí, Balneário Camboriú e Paranaguá, formando uma malha que conecta o litoral nordestino ao Sul e Sudeste do país. Paralelamente, a companhia preserva ligações internacionais com Buenos Aires e Punta del Este, ampliando as opções de embarque para quem busca roteiros fora do território nacional.

O MSC Virtuosa chega à região pela primeira vez nesta temporada. Com 19 andares e capacidade para 6.300 passageiros, o navio reúne 10 restaurantes, 21 bares e lounges, cinco piscinas e nove hidromassagens em sua estrutura.

A bordo, um bartender robô batizado de Rob opera no espaço chamado MSC Starship Club, enquanto uma promenade de 112 metros com cobertura de LED funciona como ponto central de circulação e convivência durante a viagem.

As passagens do navio pelo Nordeste começam em dezembro de 2026. A primeira saída parte de Santos em 5 de dezembro, com chegada a Salvador no dia 8 e a Maceió no dia 9, antes de retornar a Santos e voltar à capital baiana em seguida.

Outra rota tem início em Maceió em 16 de dezembro, segue até Santos e regressa com parada em Salvador, encerrando o trajeto em Maceió no dia 23.

Já as conexões com a Europa se somam a esse calendário e ampliam o alcance da operação. O MSC Divina deixa Salvador em 17 de março de 2027, escala em Maceió no dia seguinte e segue até Civitavecchia, na Itália, passando por portos da Espanha e do Marrocos no caminho. Os navios Lfrica, Música e Virtuosa também devem incluir os dois portos nordestinos em itinerários internacionais com paradas na Espanha, Itália, Gibraltar e Marrocos, reforçando a presença da companhia na região como ponto de partida para o continente europeu.

Estreia espanhola

Recife entra no roteiro pela chegada da Corazul Crueros, que estreia no país com o navio Buenavista, equipado para receber 2.140 hóspedes.

Os embarques estão previstos para os portos de Santos, Salvador e Recife, com escalas em Búzios, Maceió, Rio de Janeiro e Balneário Camboriú, entre outros pontos do litoral brasileiro.

A embarcação dispõe de 939 cabines, quatro piscinas, banheiras de hidromassagem, sete restaurantes, oito bares, cassino, teatro, espaço kids e academia, estrutura que a aproxima do porte das maiores operadoras já presentes no país.

A partir do Recife, a empresa também programou uma viagem de 12 noites rumo à Europa, com saída em 1º de março de 2027 e paradas em Cabo Verde, Santa Cruz de Tenerife, Casablanca e Barcelona.

Pela costa brasileira, está prevista ainda uma rota ligando Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santos já em novembro deste ano, além de um itinerário com escalas em Maceió, Salvador, Búzios, Rio de Janeiro e Santos.



A Buenavista, da Corazul Crueros, dispõe de 939 cabines, quatro piscinas, banheiras de hidromassagem, sete restaurantes, oito bares, cassino, teatro, espaço kids e academia

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE NATAL É HABILITADO PARA EXPORTAR GADO VIVO

RN se torna o primeiro estado do Nordeste a ter um terminal apto a embarcar animais vivos; primeiro carregamento sai nos próximos dias

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



O estado se tornou o primeiro do Nordeste com um terminal apto a esse tipo de operação, e a primeira carga tem embarque previsto para os próximos dias, com destino ao Líbano

O Rio Grande do Norte passa a contar com um porto habilitado para exportação de animais vivos, condição alcançada após o Ministério da Agricultura e Pecuária concluir, em 17 de junho, as vistorias do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional no Porto de Natal. O estado se tornou o primeiro do Nordeste com um terminal apto a esse tipo de operação, e a primeira carga, com cerca de 3.300 animais, tem embarque

previsto para os próximos dias, com destino ao Líbano, em formato de teste.

A habilitação engloba o embarque e o desembarque de bovinos, ovinos, equinos e suínos. Aves, ovos e animais de companhia ficam fora do escopo, assim como cargas refrigeradas e congeladas, restritas a produtos de origem vegetal. Não há prazo de validade estabelecido para a autorização.

Antes de chegar ao porto, os animais passam por um período de quarentena em uma das duas Estações de Pré-Embarque já credenciadas no estado. Uma delas opera no Distrito de Irrigação do Baixo-Açu, em Alto do Rodrigues, autorizada pelo ministério em agosto de 2025. A outra está em São Gonçalo do Amarante, a cerca de 50 quilômetros da capital, e será o ponto de partida do primeiro embarque-teste. As duas unidades somam investimento privado de R\$ 3,4 milhões cada, aplicado para atender às exigências regulatórias.

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), responsável pela administração do terminal, declarou ter cumprido integralmente as exigências do Vigiagro e atribuiu aos exportadores a definição da data de início das operações regulares. No documento de habilitação, consta que as edificações, instalações e equipamentos disponibilizados ao órgão de fiscalização atendem às condições necessárias para os controles do ministério.

Localização

A proximidade com os mercados compradores do Oriente Médio e do Norte da África coloca o Porto de Natal em posição diferente dos terminais do Sul e do Norte do país: a rota reduz em até 14 dias o tempo de viagem dos navios, o que reflete diretamente nos gastos com combustível e com a alimentação dos animais durante o trajeto.

Essa distância menor é apontada pelo setor como fator que pode atrair operações regulares ao terminal potiguar. O secretário de Agricultura, Pecuária e Pesca do Rio Grande do Norte, Guilherme Saldanha, afirmou ao jornal Tribuna do Norte que a liberação das exportações regulares pelo Mapa deve ocorrer após o primeiro embarque, e estimou em torno de R\$9 bilhões o volume desse mercado no país, com meta de capturar 10% dele — o equivalente a uma faixa entre R\$ 900 milhões e R\$ 1 bilhão na economia do estado por ano.

O governo estadual também se manifestou sobre o avanço. Em nota, o secretário adjunto da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico, Hugo Fonseca, descreveu a habilitação como resultado de um processo que envolve padrões sanitários, logísticos e de fiscalização elevados, e



relacionou a aprovação à capacidade do Rio Grande do Norte de competir em um mercado exigente, com reflexos em investimentos e empregos.

Na mesma nota, Fonseca estendeu a leitura ao conjunto da região nordestina, associando a habilitação a uma posição dentro da rota internacional do agronegócio e ao papel do Nordeste como fornecedor para mercados externos. Para a secretaria, a medida cria condições para o crescimento das exportações nordestinas e para a atração de investimentos ligados à cadeia de produção animal.

Recorde nacional

O cenário brasileiro de exportação de bovinos vivos vinha em trajetória de crescimento antes da habilitação do porto potiguar: o país fechou 2024 com 947,8 mil cabeças exportadas, um salto de mais de 40% sobre o ano anterior, e manteve a alta em 2025, com avanço de 5,53%. Quase 80% da demanda parte de países do Oriente Médio e do Norte da África, enquanto o Pará concentra 85% dos embarques realizados no território nacional.

O setor privado já demonstra reação a esse movimento. A empresa Corte 84 encerrou as operações industriais que mantinha em Macaíba para direcionar a atuação à exportação de gado vivo pelo Rio Grande do Norte, decisão tomada antes mesmo da conclusão do processo de habilitação do porto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

OPINIÃO – GESTÃO - DIGA-ME QUAIS SÃO SEUS INDICADORES E ...

O futuro de uma organização começa pelas perguntas que faz.

“As pessoas não fazem o que você espera. Elas fazem o que você inspeciona.”

Louis Gerstner, ex-CEO da IBM

Alguém abre a reunião e faz a primeira pergunta:

- Qual foi o faturamento do mês?

Ou talvez:

- Como está a margem?
- Qual é o índice de acidentes?
- Quanto foi o turnover?

As respostas podem mudar de empresa para empresa. Mas as perguntas revelam o que realmente importa.

Toda organização possui um conjunto de indicadores de desempenho que acompanha com disciplina. Eles aparecem nos relatórios, ocupam espaço nas reuniões, orientam a tomada de decisão, justificam investimentos e influenciam carreiras. São tratados como instrumentos de gestão empresarial.

Na prática, são muito mais do que isso. São declarações de prioridade.

Empresas não revelam sua cultura organizacional pelos quadros pendurados na recepção, pelo código de ética ou pela página “Quem Somos” do site. Revelam sua identidade pelo que acompanham. Pelo que premiam e corrigem. Sobretudo, pelo que perguntam repetidamente.

Margaret Thatcher costumava lembrar que pensamentos se tornam palavras, palavras tornam-se ações, ações tornam-se hábitos, hábitos moldam o caráter e o caráter define o destino.

Nas organizações, a sequência começa um passo antes, nas perguntas que são repetidamente feitas.



Perguntas tornam-se indicadores, que orientam decisões. Essas, por sua vez, criam hábitos. Hábitos moldam a forma de decidir. A forma de decidir molda a identidade organizacional. E a identidade organizacional ajuda a definir o destino.

Por isso, os indicadores são muito mais do que números em uma planilha. Funcionam como um sistema de direcionamento coletivo. Informam às pessoas o que merece atenção, onde concentrar energia e quais resultados serão valorizados.

Quando uma empresa mede apenas resultados financeiros, as equipes aprendem rapidamente o que realmente importa. Quando acompanha obsessivamente a produtividade, ela rapidamente se torna prioridade. Quando monitora segurança, qualidade, desenvolvimento de pessoas, satisfação do cliente ou inovação com a mesma disciplina, a mensagem também é compreendida.

As pessoas observam os indicadores para entender a estratégia empresarial real do negócio.

Não a estratégia declarada. A estratégia praticada.

É nessa transição entre estratégia e execução que os indicadores revelam sua verdadeira importância. Eles conectam intenção e comportamento. Transformam objetivos em acompanhamento. E convertem discurso em ação observável.

É nesse ponto que deixam de ser apenas ferramentas de gestão e passam a revelar algo maior.

Os indicadores são os narradores da cultura organizacional. E narradores contam histórias.

Toda empresa possui histórias que escolhe ouvir repetidamente. Algumas falam sobre crescimento. Outras sobre segurança, qualidade, produtividade, inovação, desenvolvimento de pessoas ou experiência do cliente.

O que aparece em todas as reuniões ganha relevância. O que é acompanhado com disciplina recebe recursos. E o que recebe recursos evolui.

O contrário também é verdadeiro.

Temas ausentes dos indicadores estratégicos raramente permanecem no centro das decisões por muito tempo.

Por isso, compreender os indicadores de um negócio é uma das formas mais rápidas de compreender sua identidade organizacional.

Eles mostram como a empresa pensa, como exerce sua liderança, quais comportamentos estimula e que tipo de performance organizacional pretende construir.

Mais do que instrumentos de acompanhamento, funcionam como guardiões silenciosos de um modo de operar construído ao longo do tempo.

Não importa se aparecem em um dashboard apresentado ao Conselho de Administração, em uma reunião de governança, em um programa de gestão de pessoas ou em uma cobrança feita por um supervisor durante uma conversa de cinco minutos.

A função é a mesma: lembrar diariamente o que merece atenção.

É por isso que tantas transformações fracassam.

Discursos mudam. Apresentações mudam. Campanhas internas mudam.

Os indicadores permanecem.

E aquilo que é medido continua influenciando comportamentos, decisões e resultados.

No fim, a pergunta mais importante não é quais números aparecem no dashboard.

A pergunta é: Se alguém observasse apenas os indicadores acompanhados pela sua organização, conseguiria compreender quem ela realmente é?

Porque indicadores nunca são apenas métricas. São escolhas. E escolhas revelam prioridades.

Diga-me quais são seus indicadores e direi quem és.

Hudson Carvalho é diretor-executivo da BE Academy. Consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas, atua também como diretor regional da Wisdom – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) para o ABCD e Baixada Santista (SP) e diretor executivo da Elabore-Online –

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

FINANÇAS - DURIGAN DEFENDE ACORDO NA PEC DO BANCO CENTRAL E BUSCA DIÁLOGO

Apesar de apontar problemas, ministro da Fazenda disse que não tem nenhuma intenção de tentar derrubar o texto no plenário do Senado

Do Estadão Conteúdo

A aprovação da PEC foi uma vitória da cúpula do Banco Central, defensora do texto, e uma derrota da equipe econômica



O ministro da Fazenda, Dario Durigan, defendeu que sejam feitos ajustes na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 65, que garante autonomia orçamentária e financeira ao Banco Central. Ele prometeu, em entrevista ao Jota, “reabrir o debate” com o presidente da autoridade monetária, Gabriel Galípolo, e com o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva.

Depois de mais de dois anos parada na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado, a PEC foi aprovada pelo colegiado no último dia 10. Foi uma vitória da cúpula do BC, defensora do texto, e uma derrota da equipe econômica, que aponta problemas com a matéria. Entre eles, está o fato de que os fluxos entre autoridade monetária e Tesouro Nacional passariam a ser contabilizados no resultado primário.

Apesar de apontar problemas, Durigan disse que não tem nenhuma intenção de tentar derrubar o texto no plenário do Senado. “Não é frear, é apresentar um texto que tenha acordo, que seja discutido”, disse o ministro, destacando ser favorável ao fortalecimento do BC para evitar que casos como o do Banco Master se repitam.

Durigan defendeu esse fortalecimento institucional do BC por meio do orçamento, ganhos de sistema, proteção ao Pix e contratação de pessoal. Mas argumentou que as dificuldades enfrentadas pela autoridade monetária são as mesmas de agências reguladoras, acusando o governo do ex- - presidente Jair Bolsonaro de ter sucateado a autoridade monetária, a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e outros.

Tributos

Dario Durigan também defendeu o governo Lula das acusações da oposição de que a carga tributária foi ampliada nos últimos anos. Além de se manifestar durante entrevistas e discursos, ele respondeu diretamente aos parlamentares na Câmara dos Deputados.

O ministro afirmou que, ao contrário do que dizem os opositores de Lula, os trabalhadores brasileiros pagam hoje menos impostos no país. “O trabalhador, quem está ganhando salário, paga menos tributo no Brasil. O trabalhador que ganha até R\$ 7.350 por mês, se a gente pegar o nosso universo de cidadãos e cidadãs brasileiras, é mais de 90%”, afirmou o ministro.

Durigan citou o projeto de isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil, com redução do IR para quem ganha até R\$ 7.350, como exemplo de medida do governo para reduzir a carga tributária dos trabalhadores brasileiros.

“[Nosso trabalho na Fazenda] foi fazer com que a gente tenha redução de tributação de quem consome, dos mais pobres, com aumento justo, não aumento indiscriminado, mas aumento justo, corrigindo distorção de quem pode pagar, de quem tem capacidade econômica e, na nossa visão, não contribuía com o devido”, completou o chefe da equipe econômica, que substituiu o ministro Fernando Haddad.

Há três meses no cargo, Dario Durigan respondeu às críticas do vice-líder da oposição, deputado Evair Vieira de Melo (Republicanos-ES), que afirmou que o governo estaria aumentando a carga tributária com “novos impostos”, entre eles, a taxa de fundos exclusivos de grandes investidores.

“O que aumentou? Dono de Bet paga mais, quem tem fundo fechado [para grandes investidores] paga mais, empresário que fazia subvenção de custeio está pagando um pouco mais”, citou o ministro, lembrando que as empresas de apostas on-line (bets) eram isentas de impostos nos governos anteriores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

FINANÇAS - MINISTRO QUER IMPOSTO SELETIVO EM 2027

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, defendeu que o imposto seletivo da reforma tributária - que vai incidir sobre bens como bebidas alcoólicas e tabaco - seja debatido com todos os setores da economia ainda este ano para entrar em vigor já em janeiro de 2027 de forma que a transição de sistemas já comece com o tributo.

“A ideia é que a gente pactue com os diferentes setores que vão ser impactados pelo imposto seletivo, de maneira a fazer um processo em que comecemos sem grandes discussões de imposto seletivo, mantendo a carga que hoje eles têm no IPI”, disse o ministro, durante entrevista ao Jota.

A princípio, a ideia é que as reuniões com os setores ocorram em duas semanas, após uma viagem do ministro à China entre os dias 20 e 28. Durigan também deve conversar com líderes do Congresso para buscar um encaminhamento da proposta no Legislativo. A “virada de chave” precisa ser definida ainda em 2026.

“A proposta tem de ser encaminhada este ano, em comum acordo com os setores e os líderes do Congresso, a tempo de cumprir a noventena”, disse o ministro. “Se a gente tiver um bom acordo com os setores e com os líderes do Congresso, a gente encaminha esse tema para ser votado, para ser apresentado antes da eleição e votado depois da eleição.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

JUSTIÇA - FACHIN EXIGE RESPONSABILIDADE DAS PLATAFORMAS SOBRE USO DE IA

Presidente do STF defende a necessidade de a Justiça discutir os impactos éticos da Inteligência Artificial

Estadão Conteúdo



Fachin também destaca que a polarização política no Brasil exige da Justiça demonstrações diárias de firmeza

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, defendeu a necessidade de a Justiça discutir os impactos éticos da inteligência artificial e afirmou ser “fundamental exigir responsabilidade das plataformas” digitais.

Ao participar do seminário “A Justiça do Amanhã”, no Rio de Janeiro, o ministro também criticou processos judiciais e institucionais que se limitam a um “procedimento formal de coleta de dados” e tratam os depoentes “como se fossem algoritmos”, sem respeitar as individualidades dos envolvidos nas causas.

“Quanto mais avançamos tecnologicamente, mais importante será preservar aquilo que provavelmente nenhuma tecnologia consegue reproduzir plenamente: a prudência, a empatia e a responsabilidade moral”, disse.

O ministro pontuou que a inteligência artificial pode ser útil para o sistema de Justiça na automatização de algumas etapas, especialmente diante do volume de processos. No ano passado, o Poder Judiciário brasileiro decidiu sobre cerca de 44 milhões de processos. Porém, ingressaram 39 milhões de novos processos. Em 2024, no Brasil, estiveram em tramitação mais de 80 milhões de processos. Em 2025, 75 milhões. Fachin afirmou que os números levam a questionamentos sobre a excessiva litigiosidade, mas sustentou que esse fator não é suficiente para tratar da eficiência do Judiciário.

“É fundamental, nesse momento, refletir além do volume de processos, mas sobre o que fazer para que a Justiça, mais do que quantidade, seja sinônimo de confiança nas suas decisões”, observou.

Eleições

O presidente do STF também avaliou o cenário político brasileiro. Ele destacou que o contexto de polarização exige da Justiça demonstrações diárias de “firmeza” e de compromisso com a igual dignidade para todas as pessoas. Ele ainda defendeu que, sem ética, o futuro é apenas “uma versão refinada de retrocesso”.

“Imparcialidade não se confunde com indiferença. É preciso caminhar com firmeza, mas do lado da serenidade”, disse. “Um futuro sem ética é apenas uma versão refinada de retrocesso. Dentro da Justiça, estamos diante da questão de saber se seremos capazes de deixar um legado de instituições mais sólidas, éticas e confiáveis. Essa é uma pergunta desafiadora”, complementou.

Ao abordar os desafios dos próximos 75 anos do século XXI, Fachin fez uma analogia com a imagem da Justiça, representada pela estátua da deusa Têmis, símbolo do equilíbrio, da imparcialidade e da autoridade das instituições.

“Talvez agora precisemos de olhos bem abertos para enxergar realidades complexas que os autos e os números nem sempre conseguem revelar. Talvez, em vez da espada, precisemos da mão estendida para recordar que a finalidade da Justiça é construir possibilidades de convivência”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

JUSTIÇA - STJ RECEBE DENÚNCIA CONTRA PROCURADORA

Margaret Matos é acusada de desviar R\$ 6 milhões de recursos destinados a projeto social Estádio Conteúdo

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) acatou denúncia do Ministério Público Federal (MPF) contra Margaret Matos de Carvalho, procuradora do trabalho no Paraná, e a contadora Rejane Costa de Oliveira Paredes. Elas são acusadas de desviar R\$ 6 milhões de recursos que seriam destinados a um projeto social voltado a catadores de materiais recicláveis.

A defesa de Margaret Matos de Carvalho classificou a acusação como “uma grande injustiça” e afirmou estar certa de que a inocência da procuradora será comprovada.

Já a defesa de Rejane Costa de Oliveira Paredes disse respeitar a decisão do STJ, mas ressaltou que o recebimento da denúncia não representa condenação nem juízo definitivo de culpa. Também afirmou que a atuação da contadora foi estritamente técnico-contábil, sem poder de gestão, sem poderes bancários e sem participação em desvio de valores.

Os recursos desviados tinham origem em acordo judicial entre o Ministério Público do Trabalho (MPT) e uma instituição financeira.

O caso começou quando o MPT propôs uma ação judicial contra a instituição financeira - um banco - por dumping social (crime praticado por empresas que reduzem custos de produção mediante o descumprimento de direitos trabalhistas).

A empresa foi condenada na primeira instância por danos morais coletivos e deveria pagar uma multa milionária. Na decisão, o magistrado que julgou o caso definiu quais organizações receberiam os valores.

Nesta etapa, segundo o MPF, começa a atuação ilícita de Margaret Matos de Carvalho, a procuradora do MPT no Paraná. Essa função do Ministério Público é dedicada a defender os interesses da sociedade. Margaret, porém, teria se valido do cargo para benefício próprio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

INTERNACIONAL - DE LA ESPRIELLA VENCE ELEIÇÃO COLOMBIANA NA ‘PRÉ-CONTAGEM’

Candidato da direita obteve 49,65% dos votos contra 48,7% do progressista Iván Cepeda. Resultado só será oficializado após análise de juízes

Do Estádio Conteúdo



O conservador Aberlado de la Espriella agradeceu os cerca de 13 milhões de votos que o elegeram à presidência da Colômbia

A pré-contagem rápida dos votos na Colômbia indicou vitória do conservador Aberlado de la Espriella no segundo turno da corrida presidencial da Colômbia neste domingo, 21. Agora, as cédulas devem passar por um processo de digitalização e nova contagem, com avaliação cuidadosa dos sistemas eleitoral e judiciário colombianos, antes da proclamação do resultado final.

Segundo dados da Registradoria Nacional, exibidos pelo jornal El



Tiempo, la Espriella venceu a disputa com 49,65%, ou cerca de 12,95 milhões dos votos. Já o progressista Iván Cepeda teve 48,7%, ou aproximadamente 12,7 milhões dos votos. O boletim atualizado mostrava 99,9% das urnas apuradas, por volta das 20h25 (de Brasília).

La Espriella se manifestou e prometeu reconstruir o país e “torná-lo grande”, chamando o “respaldo histórico” das eleições de uma “enorme responsabilidade”. “Hoje começa uma nova etapa para nosso país, uma etapa construída sobre a vontade livre e democrática de milhões de cidadãos que acreditam em uma Colômbia grande, segura, próspera e cheia de oportunidades”, escreveu no texto que acompanha o vídeo de um minuto.

Nas redes sociais, o atual presidente Gustavo Petro contestou a contagem e pediu paciência da população até que os juízes proclamem o resultado final das eleições presidenciais. O presidente não detalhou os dados utilizados para esta estimativa.

“Não se pode proclamar nenhum presidente. É a avaliação cuidadosa que determina quem é o presidente. Obedeço aos juízes”, escreveu Petro, no X. “Tranquilidade entre a cidadania, por favor. A realidade nos dá um país dividido ao meio, e interferência estrangeira nos tirando a liberdade.” O colombiano defendeu um acordo nacional para “manter a Pátria e a paz” nos próximos anos. Em outras publicações, o presidente levantou mais questionamentos acerca do sistema eleitoral.

Ao publicar um vídeo de “testemunhas digitais”, Petro acusou servidores da Junta Eleitoral de enviar formulários sem assinaturas de jurados em algumas urnas, defendendo que essas seções deveriam ser “imediatamente impugnadas”, mas sem apresentar mais informações ou comprovar a legitimidade das supostas provas.

Nenhum dos candidatos à presidência reivindicou ou contestou os resultados publicamente até este domingo à noite.

Como é a apuração?

O sistema eleitoral colombiano prevê uma apuração realizada em duas fases distintas. Inicialmente, é divulgado o chamado preconteo, uma contagem preliminar baseada nos registros enviados pelas seções eleitorais, que serve para indicar tendências e estimar o resultado da votação.

No entanto, a confirmação oficial ocorre apenas durante o escrutínio, etapa prevista em lei na qual autoridades eleitorais e magistrados analisam e validam as atas de votação, verificando possíveis divergências antes da proclamação definitiva do resultado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

INTERNACIONAL - MORRE COMANDANTE DA REVOLUÇÃO DE CUBA

Ramiro Valdés Menéndez tinha 94 anos e foi um dos companheiros de Fidel e Raúl Castro

Do Estadão Conteúdo

O comandante da revolução cubana, Ramiro Valdés Menéndez, faleceu neste domingo, 21, informou o Partido Comunista e o governo da ilha. Ele tinha 94 anos. Uma nota oficial assinada pelo Partido Comunista de Cuba (PCC) e pelo governo da ilha informou sobre o falecimento, mas sem detalhes sobre a causa da morte do dirigente. Também não foi indicado, por enquanto, como será o funeral.

Menéndez era um dos companheiros mais destacados de Fidel e Raúl Castro desde o assalto ao Quartel Moncada em 1953, e uma figura influente na história revolucionária da nação caribenha.

“Ramiro Valdés Menéndez é merecedor do respeito e admiração do povo de Cuba por sua dedicação e lealdade comprovada à causa revolucionária”, afirmou o governo, em nota no portal oficial Cubadebate.

“A partida física do comandante da revolução, Ramiro Valdés Menéndez, dói profundamente, como a de um pai. Assim o quis e respeitei sempre. Assim recordarei seu apoio e conselhos, sua discreta colaboração e exemplar dedicação ao serviço da pátria”, declarou o presidente cubano, Miguel Díaz-Canel, em sua conta no X.

“Cada ato da vida do Comandante Ramiro foi marcado por sua fidelidade absoluta à liderança de Fidel e Raúl, aos seus companheiros de luta e ao Programa do Moncada”, apontou o presidente ao recordar a participação inicial de Menéndez no fracassado assalto ao forte militar que, no entanto, foi o pontapé inicial da revolução cubana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/06/2026

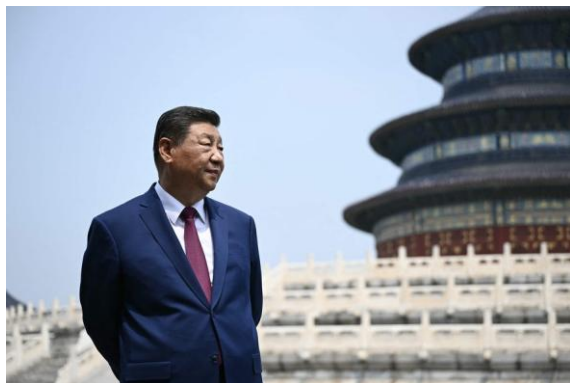


JORNAL O GLOBO – RJ

CHINA IMPÕE CONTROLES DE EXPORTAÇÃO A DEZ EMPRESAS AMERICANAS, INCLUINDO TERRAS-RARAS

Governo também proibiu participação de 46 companhias dos EUA em licitações públicas do país, entre elas a divisão de defesa da Boeing. Movimento é resposta a restrições anunciadas pelo Pentágono

Por AFP — Pequim



Presidente da China, Xi Jinping; país impôs controles de exportação a dez empresas americanas — Foto: Brendan Smialovski/Pool/AFP

A China impôs controles de exportação a 10 empresas americanas, incluindo algumas dos setores de defesa e mineração de terras-raras, anunciou Pequim nesta segunda-feira. O país também proibiu dezenas de empresas americanas de participarem de contratos governamentais em resposta à decisão do Pentágono de adicionar algumas das maiores empresas chinesas,

incluindo BYD, Alibaba e Baidu, a uma lista de companhias que, segundo Washington, apoiam o exército chinês.

Os novos controles de exportação da China são "uma resposta ao ato flagrante do governo americano de adicionar empresas à sua chamada 'lista de empresas militares chinesas'", afirmou o Ministério do Comércio em comunicado divulgado nesta segunda-feira.

De acordo com a nota do Ministério do Comércio, a MP Materials Corp. e a USA Rare Earth Inc. foram incluídas na lista de controle de exportações da China para “salvaguardar a segurança e os interesses nacionais”. As restrições são em grande parte simbólicas, já que ambas as empresas afirmam ter cortado amplamente o fornecimento de equipamentos e materiais provenientes da China.

Como parte do anúncio, o ministério também incluiu outras oito empresas americanas, incluindo fabricantes de drones e companhias dos setores de robótica e aeroespacial, em sua lista de controle de exportações. Entre elas estão a Aveox, que possui contratos aeroespaciais com as forças armadas dos EUA, e a Oshkosh Defense, fabricante de veículos militares.



Enquanto isso, o Ministério das Finanças da China anunciou a proibição da participação de 46 empresas americanas em licitações públicas no país asiático, incluindo a Lockheed Martin, a Raytheon e a divisão de defesa da Boeing.

A decisão de Pequim encerra uma pausa de vários meses no uso, pela China, desse tipo de restrição contra empresas dos EUA, e foi tomada um mês após a visita do presidente americano Donald Trump à China, com o objetivo de estabilizar as relações tensas com seu homólogo Xi Jinping. No entanto, pouco depois dessa visita, os Estados Unidos divulgaram a lista com 80 empresas chinesas e suas subsidiárias que, segundo Washington, apoiam as forças armadas chinesas, levando Pequim a ameaçar retaliar.

A decisão do governo chinês também ocorre poucos dias depois de o Grupo dos Sete (G7) chegar a um acordo para limitar as importações de terras-raras e ímãs permanentes de qualquer país fora do bloco e de seus parceiros a menos de 60% até 2030, em um esforço para reduzir a dependência da China.

Com efeito imediato, a designação da China proíbe que essas empresas americanas tenham acesso a itens que podem ser usados tanto para fins comerciais quanto militares. A ordem também proíbe organizações e indivíduos em todo o mundo de transferirem ou fornecerem a elas itens de uso duplo originários da China, ampliando efetivamente o alcance dos controles de exportação para além das fronteiras chinesas.

A questão das terras-raras

A MP Materials Corp. opera a única grande mina de terras-raras dos Estados Unidos. Ela é peça-chave na estratégia do governo Trump de construir uma cadeia de suprimentos doméstica de terras-raras e ímãs, essenciais para a manufatura avançada e a defesa. No ano passado, a empresa recebeu um investimento de capital de US\$ 400 milhões do Departamento de Defesa.

Já a USA Rare Earth Inc. é uma produtora emergente de terras-raras, tendo confirmado no início deste mês um financiamento de US\$ 1,6 bilhão do Departamento de Comércio dos EUA. A empresa também concordou em adquirir o Grupo Serra Verde, do Brasil, para ter acesso a minas no país latino-americano.

Ambas as empresas vêm ampliando sua capacidade ao longo do último ano, enquanto os EUA correm para aumentar a produção doméstica de terras-raras e ímãs após um impasse comercial com a China em 2025.

Pequim usou seu controle sobre o fornecimento de terras-raras para retaliar as tarifas de Trump, restringindo exportações, expondo vulnerabilidades na cadeia de suprimentos e interrompendo a produção dos EUA à Europa.

A China responde por cerca de 60% da produção global de mineração de terras-raras usadas em ímãs permanentes, que são fundamentais para a fabricação de tudo, de iPhones e veículos elétricos a caças e mísseis, segundo a Agência Internacional de Energia (AIE). Seu domínio é ainda mais forte nos segmentos intermediários e finais da cadeia, com mais de 90% do processamento e quase 95% da produção de ímãs permanentes, segundo a AIE.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/06/2026

ANAC LIBERA DUAS COMPANHIAS AÉREAS A OPERAR NO BRASIL E ABRE CAMINHO PARA NOVAS ROTAS INTERNACIONAIS DA GOL

Agência afirmou que as autorizações para a espanhola Wamos e a nigeriana Air Peace seguiram os procedimentos previstos pela regulamentação para empresas estrangeiras interessadas em atuar no mercado brasileiro

Por Filipe Vidon — São Paulo



Espanhola Wamos e nigeriana Air Peace poderão fazer voos internacionais no Brasil — Foto: Ascom/Anac

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) autorizou, nesta segunda-feira, duas novas companhias aéreas estrangeiras a realizarem serviços regulares de transporte de passageiros e carga no Brasil. Foram habilitadas a espanhola Wamos Air e a nigeriana Air Peace a operar voos internacionais no mercado brasileiro, e a chegada da empresa ibérica é o que viabiliza, na prática, o início dos voos intercontinentais

da Gol ainda neste mês de julho.

A Wamos Air não é exatamente uma companhia aérea convencional. Sediada em Madri e especializada em wet lease - modalidade em que a empresa fornece à contratante não apenas a aeronave, mas também tripulação, manutenção e seguro- foi adquirida pelo Grupo Abra em outubro de 2024, o mesmo grupo que controla a Gol e a Avianca.

É dentro dessa estrutura que a Wamos se torna central para os planos da companhia brasileira, já que a Gol ainda não dispõe de jatos de longo alcance em sua frota atual. A solução para começar a expansão internacional foi utilizar um A330-200 da parceira espanhola, que sai de Madri no dia 6 de julho rumo ao Aeroporto Internacional do Galeão, para cumprir as etapas as entre o Rio e Nova York (JFK).

O avião conta com 280 assentos distribuídos entre classe executiva (20 lugares) e econômica (260). A expectativa é que as aeronaves da Wamos sustentem as rotas internacionais da Gol ao longo de 2026. Lisboa e Paris, os próximos destinos internacionais previstos pelo CEO, Celso Ferrer, também devem ser operados provisoriamente em aeronaves da Wamos.

A companhia também pediu faixas para pousar em Porto e Londres, embora sem garantia de confirmação. A transição para frota própria ocorrerá quando os primeiros A330neo, atualmente cedidos pela Azul, forem incorporados definitivamente à operação da Gol.

Rota inédita entre África e Brasil

Do outro lado do Atlântico Sul, a Air Peace chega ao Brasil com um perfil distinto: trata-se de uma das maiores companhias privadas da Nigéria, fundada em 2013, com voos para destinos domésticos, da África Ocidental e do Oriente Médio.

Agora autorizada pela Anac, a empresa deve inaugurar uma rota que reduzirá o tempo de deslocamento entre os dois países de quase dois dias, com múltiplas escalas, para cerca de sete horas de voo direto entre Lagos e São Paulo.

A aprovação e os investimentos para essa rota surgiram de um trabalho diplomático entre Brasil e Nigéria. No ano passado, os países assinaram um Acordo Bilateral de Serviços Aéreos (BASA), após uma reunião entre os ministros de aviação em Brasília.

O encontro entre os presidentes dos dois países, no segundo semestre do ano passado, também reforçou o compromisso e formalizou que a Air Peace seria a operadora escolhida para a ligação entre São Paulo e Lagos.

A expectativa inicial era que os voos comessem entre outubro e dezembro de 2025, mas a demora aconteceu pela falta de aeronaves na frota da Air Peace. O chanceler nigeriano chegou a declarar publicamente que as operações teriam início "assim que a empresa tivesse os aviões".

A rota brasileira integra um ciclo de expansão internacional acelerado pela Air Peace. A empresa tem pedidos de autorização pendentes para operar em Toronto e Nova York, além de rotas planejadas para Manchester, Jeddah e Guangzhou. Na África, novos destinos em Libreville, Conakry, Bamako e Douala estão previstos para agosto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/06/2026

EM DIA TENSO, MERCADO REAGE AO COPOM, TESOURO ADIA LEILÃO DE TÍTULOS E BC ATUA NO CÂMBIO PARA CONTER ESTRESSE

Analistas atribuem piora das projeções a uma combinação entre a comunicação do BC e a crescente percepção de risco fiscal associada ao cenário eleitoral

Por Paulo Renato Nepomuceno — Rio e Brasília

As previsões de analistas do mercado financeiro para os principais indicadores econômicos deste ano tiveram uma deterioração significativa hoje, refletindo o comunicado do Comitê de Política Monetária (Copom) da semana passada que informou a decisão do colegiado do Banco Central (BC) de cortar a taxa básica de juros (Selic) em 0,25 ponto percentual, para 14,25% ao ano.

O estresse no mercado fez o Tesouro Nacional, que realiza seus leilões da dívida pública todas as terças e quintas, adiar a oferta que seria realizada amanhã, evitando emitir dívida pagando taxas consideradas muito elevadas. O BC também atuou no mercado de câmbio.

O texto do Copom foi considerado dúbio pelos analistas, que passaram a prever juro mais alto, inflação ainda pressionada e até mesmo chances de um ciclo de aperto monetário, segundo apurou o Boletim Focus, divulgado hoje.

A pesquisa semanal feita pelo BC com instituições financeiras apontou, para este ano, uma estimativa de apenas mais uma flexibilização da Selic ao longo do ano, estimando-a em 14% em dezembro. É uma alta na comparação com a semana anterior, quando a mediana das previsões mostrava que a taxa cairia aos 13,75% até o fim do ano.

Na curva de juros, em contratos negociados pelos investidores, o mercado mantém a previsão da semana passada, de que a Selic retorne ao patamar dos 15% entre março e abril do ano que vem.

Incerteza monetária e eleitoral

Analistas atribuem piora das projeções a uma combinação entre a comunicação do BC e a crescente percepção de risco fiscal associada ao cenário eleitoral.

Pesou a leitura de que o comunicado do Copom foi confuso. Os membros da diretoria do BC afirmaram que tanto o crescimento econômico quanto a inflação aceleraram, advertindo que medidas de estímulo poderiam alimentar aumentos de preços ao consumidor que já estão acima da meta. Mesmo assim, a autoridade monetária cortou 0,25 ponto percentual da Selic, embora não tenha feito previsão para seus próximos passos.

Também contribuiu para a reação do mercado o contexto eleitoral, com o candidato da oposição, Flavio Bolsonaro (PL), perdendo força nas pesquisas eleitorais. Na leitura do mercado, uma alternância de poder poderia favorecer cortes nos gastos do governo e redução dívida pública como percentual do PIB e da Selic, probabilidade que vê como menos provável no cenário de reeleição de Lula (PT). Segundo o Instituto Fiscal Independente (IFI), do Senado Federal, a previsão é que a dívida alcance 82,7% do PIB ao fim deste ano, e 86,2% no fim do ano que vem.

Para Zeina Latif, sócia da Gibraltar Consulting e colunista do GLOBO, a comunicação confusa da ata do Copom trouxe “fantasmas” sobre uma possível permissividade com um nível de inflação mais alto, o que se converteu nas taxas previstas pelo mercado:



— O comunicado foi muito confuso, usando de um artifício de estender o período de convergência de inflação para a meta. Mas foi de uma forma muito ruim. E trouxe fantasmas da era (de Alexandre) Tombini, quando houve aquele “cavalo de pau” — relembra ela, referindo-se ao presidente do BC no governo Dilma Rousseff, quando houve corte de juros mesmo num contexto inflacionário.

Na leitura de Fábio Kanczuk, ex-diretor do BC, a perda de competitividade de Flávio Bolsonaro (PL) diante de Lula nas recentes pesquisas também contribuiu para a pressão das taxas recentes, e o aumento das estimativas para a Selic no Focus. Segundo ele, a probabilidade de vitória do petista passou a aumentar na visão do mercado com a evolução positiva dele nas pesquisas nas últimas semanas.

— Isso pegou o mercado interno, com maior probabilidade de um fiscal insustentável pós-eleição — diz ele, que também vê como confusa a comunicação do BC na semana passada e avalia que a alta nos juros futuros recentes pode ser um reflexo dessa leitura, considerando-se o cenário inflacionário adiante. — Se as pessoas entendem que o BC é mais leniente com a inflação, pedem mais juros. “Só vou colocar meu dinheiro se o título pagar mais, porque a inflação vai comer parte disso daí”, dizem. Foi isso que vimos.

Variação significativa do IPCA+

Os títulos do Tesouro indexados à inflação (IPCA+), com vencimento para 2032, chegaram a ser negociados com taxa real de 8,56% durante a manhã, nível considerado expressivo e o maior para um papel com prazo de seis anos desde 2006.

As taxas arrefeceram após o anúncio do adiamento do leilão e da queda dos juros futuros, que reagiram à baixa do petróleo no exterior. Ainda assim, as taxas seguiram em patamar alto, acima de 8%.

Separadamente, o Banco Central realizou uma operação conhecida como “casadão”, vendendo dólares no mercado à vista e desmontando parte de sua posição em swaps cambiais. A operação dupla impede que os juros em dólar utilizados localmente, conhecidos como cupom cambial, continuem subindo e comprimindo o retorno das operações de carry trade com a moeda.

Os contratos futuros de swap de juros recuaram nesta segunda-feira, enquanto o real apresentou leve valorização frente ao dólar, superando o desempenho da maioria das moedas de mercados emergentes.

Os rendimentos dos títulos indexados à inflação vêm subindo de forma constante há semanas em meio a uma ampla onda de vendas nos mercados locais. Os juros dos papéis atrelados ao IPCA com vencimento em maio de 2029 avançaram mais de 80 pontos-base desde o início do mês, alcançando 8,81%.

Felipe Tavares, economista-chefe da BGC Liquidez, afirmou que o cancelamento do leilão de NTN-B pelo Tesouro pode ser um primeiro passo rumo a uma operação de recompra de títulos.

— O mercado está realmente muito machucado. Não há compradores, e não há muito o que se possa fazer a respeito — disse ele.

(Com Bloomberg News)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/06/2026

RECUPERAÇÃO DA RAÍZEN 'ESTÁ INDO MUITO BEM', DIZ RUBENS OMETTO, CONTROLADOR DA COSAN

Empresário, cuja holding tem hoje 44% da empresa em dificuldades, está otimista com a reestruturação da dívida de R\$ 65 bilhões

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Caminhão da Shell se prepara para abastecer no centro de distribuição da Raízen, em São Paulo — Foto: Bloomberg

O empresário Rubens Ometto, controlador da Cosan, disse nesta segunda-feira que o processo de recuperação extrajudicial da Raízen, com R\$ 65 bilhões em dívidas, “está indo muito bem”.

A fabricante de açúcar e etanol e distribuidora de combustíveis, que controla a rede de postos com a marca Shell, pediu recuperação extrajudicial em março.

Neste mês, chegou a um acordo com os credores mais relevantes, que somam 80,15% do total.

O plano converte 45% da dívida em participação acionária. Hoje, a Cosan e a petroleira anglo-holandesa Shell têm 44% cada da Raízen. Os 12% restantes estão nas mãos de acionistas minoritários.

Os 55% restantes da dívida serão refinanciados como novas dívidas, como informou a companhia em fato relevante. Haverá ainda “a implementação de medidas estruturais adicionais, incluindo segregação de ativos, avanço na agenda de desinvestimentos e reorganizações societárias”. A Shell investirá mais R\$ 3,5 bilhões na empresa, e Ometto tem a opção de aplicar diretamente (não via Cosan) mais R\$ 500 milhões.

A Raízen foi criada como um joint venture (parceria) entre Cosan, tradicional produtora de açúcar e etanol de Ometto, e a Shell, após a empresa brasileira comprar, no início dos anos 2000, a distribuidora de combustíveis e a rede de postos com a extinta marca Esso, que marcou a saída da ExxonMobil desse segmento no Brasil.

Com um pesado plano de investimentos na produção de etanol de segunda geração, produzido a partir da celulose da palha e o bagaço da cana, e não apenas do caldo, a Raízen acabou em problemas por causa do excesso de endividamento.

— A companhia é muito boa, muito forte, gera caixa, é organizada, não tem falcatura nenhuma. Ela tem um problema de estrutura de capital que está sendo resolvido — afirmou Ometto a jornalistas, após participar de evento pelo aniversário de 74 anos do BNDES, na sede do banco, no Rio.

Ometto confirmou que a reestruturação incluirá a separação das duas principais unidades de negócios da Raízen: fabricação de açúcar e etanol, de um lado, distribuição de combustíveis, de outro:

— Essa é a ideia, separar a parte de geração de energia da distribuição de combustíveis. É estratégico porque o pensamento dos investidores é diferente. Quando fizemos aquilo, queríamos verticalização e complementação. O que notamos hoje é que, entre os investidores de mercado, têm os que preferem distribuição, têm os que preferem energia.

O empresário negou ainda que sua remuneração como membro e presidente do Conselho de Administração da Raízen. Nesta segunda-feira, o colunista do GLOBO Lauro Jardim informou que, no plano de reestruturação, a companhia queria cortar a remuneração de R\$ 90 milhões por ano de Ometto.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/06/2026

LULA DEFENDE CONVERGÊNCIA DE INTERESSES DOS SETORES PÚBLICO E PRIVADO

Presidente participou de evento que marcou os 74 anos do BNDES, no Rio. À frente do banco de fomento desde a volta do PT ao Planalto, Aloizio Mercadante aproveitou para prestar contas de seu trabalho

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva participou de evento, no Rio, que marcou os 74 anos do BNDES — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva defendeu a convergência de interesses dos setores público e privado nesta segunda-feira, ao elogiar a gestão do BNDES comandada por Aloizio Mercadante, em rápido discurso durante evento para marcar os 74 anos do banco de fomento, na sede da instituição, no Rio.

O que estamos assistindo, hoje, Aloizio, é apenas uma demonstração de que o Brasil não pode comportar mais o discurso atrasado entre a competência privada e a competência pública. O que é público e funciona tem que continuar público e funcionando. O que é privado e funciona, tem que continuar privado e funcionando. O importante é que os dois continuam produzindo — afirmou o presidente, em discurso de menos de dois minutos.

Aparentando rouquidão, Lula começou a fala alertando que, por causa da voz, não leria o discurso escrito e deu os parabéns pelo aniversário do BNDES e pelo trabalho de Mercadante.

À frente do banco de fomento desde a volta do PT ao Planalto, Mercadante aproveitou o evento para, num discurso de quase 50 minutos, prestar contas de seu trabalho para Lula. Em três anos no cargo, a diretoria liderada pelo petista histórico conseguiu achar brechas para ampliar a atuação do banco de fomento.

Segundo o executivo, em pouco mais de três anos, o BNDES concedeu “R\$ 862 bilhões de crédito”, sem discriminar se estava se referindo a aprovações ou desembolsos, nem se os valores incluem o programa de garantias que usa o crédito de bancos privados. Ainda conforme Mercadante, no período, os ativos totais do BNDES saltaram de cerca de R\$ 650 bilhões para R\$ 1,015 trilhão:

— Os ativos do banco dão estabilidade. Não adianta crescer, tem que crescer com segurança — afirmou Mercadante.

O presidente do BNDES também defendeu a retomada do crédito subsidiado. Ao longo de sua gestão, o banco de fomento não conseguiu alterar sua taxa de juros de referência, a TLP, que segue as taxas de mercado, mas encontrou brechas para oferecer juros um pouco mais baixos.

— O Congresso foi fundamental para colocarmos subsídios onde é essencial — afirmou Mercadante.

Mais R\$ 140 bi para a NIB

O BNDES aproveitou o clima de balanço de realizações e a presença do presidente Lula para elevar também projeções para este ano. Ao lado de Luiz Antonio Rodrigues Elias, presidente da Finep, a agência de fomento à inovação do Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), foi anunciado que a Nova Indústria Brasil (NIB), política industrial lançada no início de 2024, terá mais R\$ 140 bilhões até o fim deste ano.

Desse total, R\$ 102,5 bilhões virão do BNDES e R\$ 37,5 bilhões sairão da Finep. Com o anúncio, a NIB alcançará mais de R\$ 750 bilhões em recursos disponíveis para investimentos entre 2023 e 2026, informou o BNDES.

Estratégia: Com Move Brasil, repasses do Tesouro ao BNDES já chegam a R\$ 62,5 bilhões. A NIB tem números bilionários porque reúne e consolida iniciativas de diversos tipos de políticas industriais do governo federal, como os financiamentos do BNDES que já seriam destinados à indústria de qualquer forma.

Protocolo de parceria com a Petrobras

Também durante o evento nesta segunda-feira, Mercadante firmou com a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, um memorando de investimentos para investir num fundo de financiamento para projetos de minerais críticos. A ideia é seguir iniciativa semelhante em parceria com a mineradora Vale.

O presidente do BNDES já havia informado que vinha conversando com a petroleira estatal na semana passada, quando afirmou que o banco poderia captar recursos em bancos de desenvolvimento do exterior para turbinar os valores a serem aplicados, em crédito e participação acionária, na Chamada Pública de Planos de Negócios para Investimentos em Transformação de Minerais Estratégicos, que tem uma pré-seleção de 56 projetos com potencial de R\$ 45,8 bilhões em investimentos.

Como revelou O GLOBO, desde a semana passada, o comissário de Parcerias Internacionais da União Europeia (UE), Jozef Síkela, está no Brasil, de olho em quatro projetos prioritários de produção de minerais críticos — havia a previsão de encontro nesta segunda-feira com representantes do BNDES, disse o ministro de Desenvolvimento, Márcio Elias Rosa, também em discurso no vento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/06/2026

FIM DA JORNADA 6X1 VAI ELEVAR GASTOS NO SETOR PÚBLICO QUE VÃO DA LIMPEZA AO TRANSPORTE E SAÚDE

Custo para adaptar a escala ao regime de 40 horas semanais para estes serviços pode chegar a R\$ 34,5 bilhões nos municípios. Prefeitos estimam que a conta será repassada ao cidadão.

Por Bernardo Lima — Brasília



Pressão nos custos: prefeituras, estados e empresas estatais serão afetadas pela mudança no regime de jornada em discussão no Congresso — Foto: Agência O Globo

Da coleta de lixo aos hospitais, passando pelos ônibus urbanos e pelas entregas dos Correios, o fim da escala 6x1 deve impor aumento de custos para os serviços públicos. A proposta em discussão no Congresso pode exigir novas contratações e elevar o custo de

contratos terceirizados mantidos por estados, municípios e empresas públicas, segundo especialistas e gestores.

A administração pública municipal tem o maior percentual de profissionais que trabalham mais de 40 horas, 4,4%, seguido pelos estados, com 1%. Na União, o percentual é de 0,6% dos trabalhadores. Os dados foram compilados a partir da Relação Anual de Informações Sociais (Rais) do Ministério do Trabalho.

Revisão de contratos

Nas prefeituras, a Confederação Nacional de Municípios (CNM) estima um impacto direto de R\$ 1,5 bilhão com a contratação de 25,8 mil novos servidores, efetivos e temporários devido à redução da

jornada. O impacto indireto, com a renovação de contratos terceirizados de serviços como limpeza, obras e vigilância, deve ser consideravelmente maior, segundo a confederação.

O projeto aprovado na Câmara prevê um prazo de até 12 meses para adaptação de contratos terceirizados mantidos pelo poder público. O texto está em discussão no Senado.

— Serviços básicos como segurança, limpeza e informática costumam ser terceirizados pelas prefeituras. Com a mudança na jornada, essas empresas com certeza vão pedir o reajuste dos contratos para manter o equilíbrio econômico-financeiro, gerando mais despesa para os municípios — diz o presidente da CNM, Paulo Ziulkoski.

Segundo o estudo da entidade, as mudanças, caso sejam aprovadas, podem gerar um déficit nas prefeituras de, ao menos, 96 mil professores, 58 mil trabalhadores de limpeza urbana e 22 mil técnicos em enfermagem.

Outro estudo, encomendado pela Frente Nacional dos Prefeitos (FNP) para Finance Consultoria, sob coordenação do economista José Roberto Afonso, mostra que, nos municípios, o aumento do custo pode chegar a R\$ 34,5 bilhões.

A estimativa considerou o custo com a mudança da jornada em gastos correntes com funcionários temporários (R\$ 5,4 bilhões), contratos de terceirização (R\$ 20,2 bilhões) e organizações sociais (R\$ 3,6 bilhões). Além disso, adiciona o impacto nos contratos de contas públicas (R\$ 5,3 bilhões).

O prefeito de Porto Alegre Sebastião Melo (MDB-RS), presidente da FNP, afirma que a medida deve gerar um aumento do preço das passagens de transporte público pelo país, uma vez que a operação desses serviços depende, por exemplo, de cobradores e motoristas trabalhando nos fins de semana e feriados.

— Esse sistema todo é terceirizado. Quando a passagem é calculada, o peso do serviço dos trabalhadores soma de 35% a 45%, com cobradores ou não. Se muda a escala de trabalho, empresários vão alegar que não têm como manter o preço — diz o prefeito.

Transição mais longa

Para a FNP, as prefeituras precisam de um prazo maior do que a adaptação de um ano para reajustar os contratos. Segundo Melo, seria necessária uma transição de cinco anos para adaptar os orçamentos, que são definidos a cada quatro anos nos planos plurianuais de cada mandato.

Em relação aos governos estaduais, o Conselho Nacional de Secretários de Estado da Administração (Consad) afirma que ainda é cedo para dimensionar o impacto financeiro das mudanças, mas alega que áreas como saúde e segurança devem ser as mais afetadas.

— O que existe é a compreensão de que qualquer alteração da jornada legal precisará ser analisada sob a ótica da prestação dos serviços públicos, dos contratos terceirizados e da organização das escalas em áreas que funcionam de forma contínua, como saúde, segurança e atendimento ao cidadão — diz o presidente da Consad, Samuel Pontes.

Cleber Venditti, especialista em direito trabalhista do escritório Mattos Filho, diz que a redução da escala pode gerar também maior informalidade em setores que exigem atividades contínuas, como limpeza, vigilância, recepção e apoio administrativo.

— O aumento no número de trabalhadores irá, muito provavelmente, aumentar os custos das empresas, que buscarão repassar isso aos seus contratantes. A tendência é que esse aumento no número de trabalhadores seja realizado ou por empregos formais ou pelo aumento na informalidade, a depender do segmento da empresa.

O advogado trabalhista Marcos Fantinato, do escritório Machado Meyer, explica que o texto que avançou na Câmara pode gerar impactos também em empresas estatais e autarquias.



— As empresas públicas, as autarquias, são responsáveis pela administração pública indireta em geral. Elas têm um regime híbrido, mas que pode ser considerado de empresa privada. Então, por exemplo, a Caixa Econômica, os empregados são regidos pela CLT, os Correios também. A Sabesp antes da desestatização era CLT. Então isso pode impactar também a administração pública indireta — explica.

Dos vínculos com jornada superior a 40 horas na administração pública federal, 26,7% estão nas companhias estatais do governo, segundo a Rais. São cerca de 209 mil servidores.

Os Correios, que já estão em crise, podem ser um ponto de atenção para essa mudança. Os carteiros da empresa trabalham com uma jornada de 220 horas mensais, ou seja, 44 horas semanais. Os trabalhos aos sábados, domingos e feriados oferecem pagamento de adicional. Até janeiro do ano passado, 46 mil carteiros integravam a folha de pagamento da empresa.

Modernização da jornada

Em nota, a estatal afirma que atualmente cerca de 7% dos empregados da área operacional dos Correios cumprem jornada superior a 40 horas semanais e devem ser impactados pelo fim da escala 6x1.

“Caso a escala 5x2 seja aprovada, a adaptação será conduzida no âmbito de um processo mais amplo de modernização dos modelos de jornada de trabalho”, disse a empresa, em nota.

Em meio ao aperto das contas da estatal — que acumula um prejuízo de R\$ 3,6 bilhões só neste ano — os Correios anunciaram em março uma mudança gradual para a jornada de trabalho 12x36, com adesão voluntária, para aumentar as entregas no fim de semana.

“A adoção será feita de forma criteriosa, por unidade, considerando o perfil da operação, de modo a aumentar a eficiência, garantir maior continuidade dos processos e adequar a força de trabalho às reais demandas do negócio, em conformidade com a legislação trabalhista”, afirma a empresa.

No Executivo, o Ministério da Gestão e Inovação (MGI) afirma que a redução da jornada já vem sendo aplicada. Segundo a pasta, este processo está sendo implementado desde 2024, com assinatura de aditivos aos contratos já existentes, sem alteração do valor contratual.

“Há aproximadamente 69 mil trabalhadores terceirizados alocados em contratos da administração pública federal, sendo que 60 mil são alcançados pelas medidas já implementadas. Ficam de fora apenas as pessoas que trabalham em regime de escala de revezamento 12x36 ou 24x72”, detalha o MGI.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/06/2026

BRASIL DEVE SER BENEFICIADO POR CENÁRIO GEOPOLÍTICO NO PETRÓLEO, DIZ ESTUDO DA FIRJAN

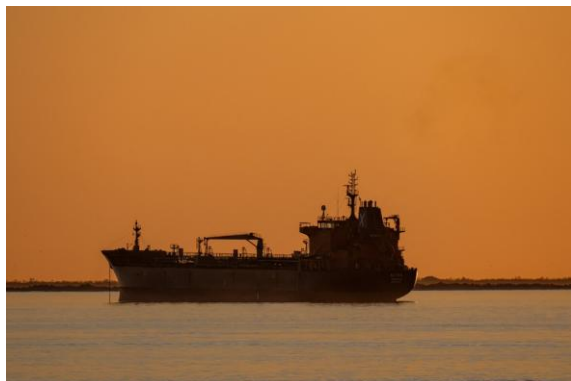
Levantamento indica que mercado terá mudança após conflito no Oriente Médio e que fatores como risco na rota de exportação ganharão mais peso

Por Mayra Castro — Rio de Janeiro

O mercado de energia deve passar por uma profunda transformação mesmo que as conversas de paz entre Estados Unidos e Irã cheguem a um desfecho positivo, algo do qual ainda não havia indício na noite de ontem. E Brasil e América Latina podem ser os maiores beneficiados dessa mudança de cenário. É o que mostra o Anuário do petróleo no Rio 2026, divulgado pela Firjan.

De acordo com o estudo, o cenário geopolítico consolida a América Latina como uma nova potência petrolífera, e o movimento é liderado pelo Brasil, que através de suas reservas no pré-sal e de uma

frota avançada de plataformas FPSO, assumiu a liderança da produção no continente. Em resumo, a região ganha destaque por combinar potencial de expansão da produção com menor exposição a riscos geopolíticos do que os grandes produtores do Golfo Pérsico.



Navio transita pelo Estreito de Ormuz: incertezas a respeito do conflito no Oriente Médio devem causar uma transformação no mercado de petróleo, que deve beneficiar o Brasil — Foto: Bloomberg

Na noite de domingo, após novas ameaças do presidente dos EUA, Donald Trump, de atacar o Irã caso o Hezbollah mantenha a ofensiva contra Israel, o barril do petróleo tipo Brent abriu em alta de até 2,2%, a US\$ 82,30. As negociações tiveram um início turbulento neste domingo na Suíça, com a presença do vice-presidente dos EUA, JD Vance, representantes do Irã e mediadores

de Catar e Paquistão.

A imprensa iraniana informou que Teerã havia interrompido as conversas após a mais recente ameaça de Trump. Ainda assim, pessoas a par do assunto informaram à Bloomberg que os iranianos não abandonaram a negociação.

É justamente essa instabilidade no cenário que deve ser incorporada à precificação de ativos após o conflito. De acordo com o levantamento da Firjan, o preço do barril tende a deixar de ser determinado apenas pelo custo de produção e passar a incorporar mais fatores como segurança, logística e risco geopolítico das rotas de exportação. Diante disso, produtores de fora de regiões sujeitas à turbulência ganham relevância, mesmo que seus custos sejam mais elevados.

Rio como polo nacional

Na América latina, os destaques além do Brasil, são Guiana e Suriname, além da perspectiva de crescimento da produção argentina e de uma possível retomada gradual da atividade petrolífera na Venezuela. No Brasil, o pré-sal contribui com mais de dois terços da produção nacional de petróleo e gás natural. A estimativa é que o pico da produção no país seja alcançado em 2032, com 5,1 milhões de barris.

“Como consequência, o Brasil deve se consolidar entre os principais exportadores globais de petróleo, com destaque para o papel do Estado do Rio como principal polo produtor nacional”, afirma o estudo. O mercado de trabalho no Estado do Rio deve avançar e gerar mais 1.400 postos até o fim de 2027, o que elevaria o contingente de trabalhadores no setor a cerca de 96 mil.

Em outra frente, o anuário também aponta que a crise reforça o papel da diversificação energética como questão que vai além do fator ambiental, passando a ser abordada também sob a ótica de segurança nacional, à medida que países com matrizes mais diversificadas se mostram mais resilientes ao choque. “Essa percepção pode acelerar a eletrificação em mercados-chave, reduzindo a demanda de petróleo no médio prazo enquanto a oferta já enfrenta restrições estruturais”, diz o estudo.

O levantamento afirma que uma das origens dessa nova configuração do mercado foi a transformação dos EUA de grande importador em exportador líquido de energia, impulsionado pela expansão da produção e pelo shale gas, o que reduziu a dependência do petróleo do Golfo Pérsico.

Impactos na economia

Ainda assim, as consequências para a economia global e a do Brasil já começam a ser percebidas. A alta dos preços do petróleo tem pressionado a inflação em diversos países, incluindo o Brasil, e reforçado as preocupações sobre o rumo da política de juros e da atividade econômica.

O FMI já reduziu sua projeção de crescimento para a economia global de 3,3% para 3,1% este ano. Caso o conflito se prolongue e mantenha o petróleo em alta, a expansão pode desacelerar para apenas 2%, patamar próximo ao da crise financeira de 2008 e da pandemia de Covid-19.

No Brasil, se a alta do petróleo eleva a arrecadação ligada ao setor, também pressiona preços de combustíveis, transporte e energia, aumentando expectativas de inflação. A projeção do Boletim Focus para o IPCA deste ano subiu de 4% em janeiro para 4,86% no fim de abril. E, na semana passada, chegou a 5,3%.

As apostas em cortes de juros mudaram, com a expectativa para a Selic do fim de 2026 passando de 12%, na previsão de janeiro, para 13%, no fim de abril, e agora para 13,75%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

Prisma avalia venda da Origem Energia e vê oferta de ações como alternativa

A empresa contratou o Bradesco BBI e já há conversas com interessados locais e internacionais
Por Cynthia Decloedt (Broadcast), Luciana Collet (Broadcast) e Altamiro Silva Junior (Broadcast)



A companhia conduz a construção de sete termelétricas para atender contratos conquistados em leilão de reserva de capacidade Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil - 26/06/2010

A Origem Energia, empresa de extração e processamento de gás natural e geração de energia, pode ser vendida no segundo semestre de 2026 ou ainda fazer uma abertura de capital (IPO, na sigla em inglês), possivelmente em 2027, de acordo com fontes. A Origem tem praticamente

o total de seu capital (96%) em fundos da Prisma Capital e o negócio chega ao mercado em meio a uma estratégia de saída total ou parcial de seu principal investidor. A Farallon Latin America é um dos cotistas do fundo da Prisma. O valor da transação ainda não está definido e os trabalhos ocorrem nesse momento em torno disso.

A empresa contratou o Bradesco BBI para avaliar alternativas estratégicas ao fundo e já há conversas com diversos interessados locais, como Âmbar Energia, braço do grupo J&F, e Eneva, do BTG Pactual, além de empresas estrangeiras interessadas em se posicionar no Brasil e fundos estratégicos e de private equity (investimentos em participações). Esse processo, de acordo com fontes, começou há duas semanas e avança na próxima semana com um non-deal roadshow, uma apresentação para investidores, em Nova York e em Londres para testar o apetite dos estrangeiros para um IPO.

A companhia vive um momento de aceleração do crescimento, em que conduz projetos importantes, como a construção de sete termelétricas, e de expansão não orgânica. O investimento nessas usinas visa atender contratos conquistados no leilão de reserva de capacidade (LRCap) realizado em março deste ano e voltado para segurança energética. As usinas, que somam 370 megawatts (MW) de capacidade instalada, devem entrar em operação entre 2028 e 2029, impulsionando receita e Ebitda da companhia. Em 2025, a Origem gerou um Ebitda de R\$ 746,7 milhões, crescimento de 55% em relação a 2024, conforme demonstrações financeiras que constam no site da empresa.

Resultado operacional pode mais que dobrar

De acordo com fontes, esse número tende a mais do que dobrar em três anos dada a expansão com a entrada em operação das termelétricas. As estimativas são de que o Ebitda da Origem alcance entre US\$ 500 milhões (R\$ 2,6 bilhões) e US\$ 600 milhões (R\$ 3 bilhões) a partir de 2029, quando as termelétricas estarão rodando.

As usinas serão construídas próximas aos campos de produção de gás e a companhia ainda tem outro grande projeto em desenvolvimento, de construção de reservatórios para estocagem de gás, dando maior previsibilidade de fornecimento aos potenciais clientes. Para abastecer o mercado, a Origem está conectada à Transportadora Associada de Gás (TAG) e ainda é detentora de um terminal portuário em Maceió.

A Prisma, que tem mais de R\$ 15 bilhões em ativos, investiu na empresa no início de 2020, ainda quando se chamava Petro+. Após o aporte, a companhia comprou ativos da Petrobras e começou seu projeto de expansão. Procurada, a Origem preferiu não comentar. A Prisma e o Bradesco BBI não comentaram.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/06/2026

COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA-VILA VELHA, SOB GESTÃO PRIVADA DA VPORTS, CRESCE E BUSCA NOVAS CARGAS

Antiga Codesa foi arrematada em lance de R\$ 106 milhões em março de 2022 por um fundo de investimento da gestora Quadra Capital

Por Ivo Ribeiro

Privatizada quatro anos atrás, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) mudou de nome para Vports Autoridade Portuária S.A. e, sob a gestão privada, busca escrever uma nova história do complexo portuário que reúne os portos de Vitória e de Vila Velha e, futuramente, de um novo terminal em Barra dos Riachos. A autoridade portuária capixaba foi a primeira, e até agora única, a ser desestatizada no País.

Uma das metas da Vports é mais do que dobrar a receita de operação até 2030, ante os R\$ 381 milhões registrados em 2025. Para isso, planeja ampliar a movimentação das atuais cargas e a inserção de novas, como a exportação de petróleo extraído nas bacias do Estado.

Gustavo Serrão, há dois anos nomeado presidente da Vports, disse que a meta foi trazer para as operações dos dois terminais a agilidade e a flexibilidade da gestão de empresas privadas, em todos os processos, para obter redução de custos e ganhos de eficiência. O executivo falou ao Estadão três semanas antes de se desligar da empresa, na última quinta-feira, 18 de junho.



Vista geral das instalações do complexo portuário Vitória e Vila Velha (ES), operado pela VPorts Foto: VPorts/Divulgação

“Conseguimos, nesse período, formar 18 novas parcerias — empresas que operam no porto em segmentos específicos de cargas alavancando investimentos de R\$ 1,6 bilhão”, informa o executivo. No mesmo período, a movimentação de cargas nos dois terminais cresceu 15%, atingindo 8,4 milhões de toneladas em 2024 e um pouco menos no ano passado. Segundo

Serrão, até 2022, eram 7 milhões de toneladas durante 10 anos.

Vitória e Vila Velha formam um porto multipropósito, que movimenta granéis sólidos (ferro-gusa, fertilizantes, coque de petróleo, grãos), rochas ornamentais (granito, em blocos e chapas), cargas em

contêiner, como café, e outros tipos de cargas, caso de veículos. “Cerca de 90% dos veículos elétricos que entram no Brasil é via nossos portos”, diz.

Segundo Serrão, o tarifaço de Donald Trump (presidente dos EUA) em 2025 mudou um pouco o perfil da movimentação de cargas no ano passado. A importação, em alguns casos, cresceu. Por exemplo, de fertilizantes, que bateu recorde. Já as exportações foram afetadas, principalmente de café e de rochas ornamentais — o Espírito Santo é um dos maiores produtores do grão no País.

Porto ganhará área maior de armazenamento da carga

A Vports e a concessionária de ferrovias VLI Logística vão colocar em operação, no próximo mês, a duplicação do transporte de ferro-gusa, passando de 500 mil para 1 milhão de toneladas o volume transportado por ano. A operação foi viabilizada em parceria com a Multilift. A carga virá do polo guseiro da região metropolitana de Belo Horizonte.

Para tornar viável a operação, o investimento é de R\$ 140 milhões, a cargo da parceira. Com isso, o berço de atracação de navios passa a ter um calado mais profundo, de 10,6 metros para 12,5 metros, permitindo receber navios para gusa com capacidade de até 50 mil toneladas. Hoje está restrito a embarcações de até 30 mil toneladas. O porto ganha uma área maior de armazenamento da carga — 40 mil metros quadrados.



Gustavo Serrão Chaves, presidente da autoridade portuária capixaba VPorts Foto: VPorts/Divulgação

Além da ampliação do volume das cargas atuais, os investimentos, diz Serrão, estão voltados para elevar a especialização de material movimentado em Vitória e Vila Velha. “O Espírito Santo está num raio de 1 mil km onde ficam 60% do PIB (Produto Interno Bruto) nacional. A Vports pode ser acessada por duas ferrovias, a Vitória a Minas, da Vale e a VLI”, afirma.

Em maio, a Vports inaugurou a ampliação da área de contêineres. A movimentação no terminal de Vila Velha é de quase 300 mil TEUs (unidade equivalente a 20 pés, ou cerca de seis metros) por ano.

No momento, a autoridade portuária desenvolve um berço para exportar petróleo, com contrato já firmado com a Blue Terminals. Está na fase de obtenção de licença ambiental e a previsão, dentro do cronograma, é iniciar os embarques em janeiro de 2028. O investimento do parceiro no projeto é de R\$ 340 milhões.

“Já temos 80% da área (mole de abrigo) prontos. Falta uma obra para permitir a atracação de navios aptos a transportar 2 milhões de barris. A expectativa é de 50 navios por ano”, diz o executivo. Ele destaca que o Espírito Santo é o segundo maior produtor brasileiro de petróleo.

Outra iniciativa, com aportes de R\$ 400 milhões, visa duplicar a tancagem de combustíveis nos terminais da Vports, informa Serrão. “O esforço, desde que cheguei, é construir soluções eficientes, sempre com parcerias. Isso é fator chave do nosso modelo. O parceiro é quem captura as cargas.”

‘Há demanda para vários tipos de cargas’

Ao mesmo tempo, a Vports tem o olhar voltado para o norte do Estado, especificamente a região do município de Aracruz, onde há estímulo do governo capixaba para a formação do Parque Logístico Norte. São três terminais dentro de uma área que engloba 10 municípios. Atualmente, há em operação no município o Portocel, para exportação de celulose, do grupo Suzano.

A Imetame Logística, do grupo Imetame, está em fase avançada de construção de um complexo portuário privado, incluindo um terminal de contêiner, também em Aracruz. A empresa fez parceria estratégica com Hanseatic Global Terminal (HGT), operadora de terminais da gigante Hapag-Lloyd.



VPorts Foto: VPorts/Divulgação

O projeto da VPorts, em Barra dos Riachos, um distrito e comunidade costeira localizados 45 km ao norte de Aracruz, será também no modelo multipropósito. “Há demanda para vários tipos de cargas”, diz o CEO. Ele cita que o porto pode abrigar terminais para grãos, gás, energia e para descomissionamento de plataformas de petróleo em fim de vida útil.

Vista geral das cidades de Vitória e Vila Velha, no Espírito Santo, onde ficam o complexo portuário da autoridade portuária

O executivo lembra que a fabricante de veículos chinesa GWM anunciou plano de montar uma fábrica de carros na região entre 2029 e 2030.

No momento, o empreendimento da Vports ainda está na fase de obter a primeira licença ambiental, esperada para sair no final de 2026. Com o documento emitido pelo órgão ambiental do estado, a autoridade portuária irá a campo buscar parceiros, o que deve ocorrer ao longo de 2027. O projeto será um greenfield em área de 522 mil metros quadrados.

Na época da privatização, a Vports já detinha a área. Os novos acionistas tiveram de firmar compromisso de desenvolver esse projeto durante o seu tempo de concessão, que é de 35 anos. “Vamos, nesse período, elaborar estudos para ter a melhor alternativa de negócio a ser explorada no terminal”, diz Serrão.

Qual é o salto na capacidade previsto?

A antiga Codesa foi arrematada com lance pela outorga de R\$ 106 milhões feito pelo fundo de investimento Quadra Capital, que também adquiriu as ações da autoridade portuária por R\$ 326 milhões. E mais R\$ 855 milhões em investimentos em obras de infraestrutura.

Em três anos, a meta da Vports é desenvolver projetos para elevar sua capacidade de operação de cargas nos dois terminais de 10 milhões de toneladas, hoje, para 16 milhões de toneladas por ano — aumento de 60% a ser atingido em 2030.

Neste ano, até abril, o volume movimentado pela Vports cresceu 8% em relação ao mesmo período do ano passado. A expectativa é otimista, mas com incertezas diante do novo tarifaço dos EUA a produtos brasileiros e do cenário geopolítico dos EUA com China e no Oriente Médio.

Serrão, formado em engenharia no Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e com passagens pela área de logística ferroviária e portuária de Vale e VLI, destaca que o crescimento da Vports será em linha com sua vocação. Em contêineres, por exemplo, na cabotagem.

No ano passado, o Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) da empresa alcançou R\$ 220 milhões, com margem de quase 60% sobre a receita operacional de R\$ 381 milhões. “No período, desde que foi privatizada, o Ebitda mais que triplicou. Era de R\$ 60 milhões”. Segundo o executivo, a Vports tem rating Triple A da Fitch Ratings.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/06/2026

EDITAL DE PRIVATIZAÇÃO DA CODESA, QUE OPERA PORTOS NO ES, É APROVADO POR AGÊNCIA DO SETOR

Documento da desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) agora deve ser publicado pelo governo após o sinal verde da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Por Amanda Pupo (Broadcast)

BRASÍLIA - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou nesta sexta-feira, 14, o edital de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), liberando a publicação do documento, que deve ser feita na próxima semana pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Ministério da Infraestrutura. A Codesa hoje é responsável por administrar os Portos de Vitória e Barra do Riacho, no Espírito Santo.

A previsão do governo é de fazer o leilão neste semestre, inaugurando a lista de privatizações portuárias, que conta com o Porto de Santos. Segundo a Antaq, a estimativa é de que sejam investidos R\$ 1,3 bilhão na operação durante o contrato de 35 anos.

O Porto de Vitória tem um portfólio de cargas consolidado e uma posição favorável de acessos rodoviário e ferroviário, apontou a agência. Já o Porto Barra do Riacho é especializado no embarque de celulose.



Complexo portuário do Espírito Santo deve inaugurar a lista de privatizações portuárias Foto: VITOR JUBINI/ESTADÃO - 26/11/2021

A empresa que arrematar os dois portos, além da outorga, precisará pagar uma taxa anual de fiscalização à Antaq de R\$ 3,188 milhões. "Estou certo de que esse modelo trará um novo dinamismo para os portos organizados brasileiros, garantindo a essas instalações maior qualidade e eficiência de serviços", afirmou o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

Ainda segundo o órgão, é esperado que, até o fim de contrato de concessão do Porto de Vitória, seja registrado um crescimento de 85% para cargas de granel sólido mineral, alcançando 4,5 milhões de toneladas por ano; no caso de contêineres, crescimento de mais de 115%, atingindo 500 mil TEU ao ano; e alta de 115% no granel líquido, totalizando 1,8 milhão de toneladas por ano.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/06/2026

BNDES E PETROBRAS FIRMAM PARCERIA SOBRE MINERAIS CRÍTICOS E ESTRATÉGICOS

Acordo prevê troca de informações e análises sobre lacunas produtivas e tecnológicas relacionadas a projetos nas cadeias dos minerais, com menções à transição energética e à descarbonização

Por Rayanderson Guerra e Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, e a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, assinaram nesta segunda-feira, 22, um protocolo de intenções para uma iniciativa de pesquisa, desenvolvimento e inovação ligada a minerais críticos e estratégicos.

O acordo entre o BNDES e a Petrobras prevê troca de informações e análises sobre lacunas produtivas e tecnológicas relacionadas a projetos nas cadeias desses minerais, com menções à transição energética e à descarbonização.

"Nós estamos assinando um acordo junto com o Cenpes (Petrobras), e nós queremos também estender isso depois de uma parceria com a Vale, para estudar minerais críticos", disse Mercadante.

Segundo ele, a iniciativa mira a geração de valor no Brasil a partir dessas cadeias. Mercadante citou números sobre a posição do País em produção e reservas.



Brasil está entre os cinco maiores produtores de lítio do planeta, segundo dados apresentados pelo BNDES Foto: Daniel Teixeira/Estadão

O Brasil é a terceira maior produção mundial de alumina (um tipo de mineral crítico), possui a quarta maior reserva de estanho, a segunda maior reserva de grafite natural, está entre os cinco maiores produtores de lítio do planeta, além de deter a quarta maior reserva de manganês e a terceira maior reserva de níquel.

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, destacou que a atuação conjunta da estatal com o BNDES se sustenta pelo foco comum de “trabalhar pelo benefício do Brasil” e que, nesse objetivo, o desejo da Petrobras é dominar o cenário de tecnologia no País, o que passa pela agenda de minerais críticos.

“O BNDES já estruturou um fundo nessa área e a Petrobras chega para somar esforços”, disse durante evento de celebração do aniversário de 74 anos do banco público. “Queremos um Brasil participando dessa cadeia global de fornecimento de tecnologia. Minerais críticos são indispensáveis para a eletrificação e queremos participar disso. No primeiro momento, nossa participação é com o Cenpes”, complementou. O Cenpes é um centro de pesquisas, desenvolvimento e inovação da Petrobras.

A executiva também ressaltou as diferentes parcerias e recursos voltados para inovação, como o Fundo de Investimento em Participações nos setores de Transição Energética e Descarbonização (FIP Transição Energética), em parceria com o BNDES e a Finep, com capital-alvo de R\$ 500 milhões. “A Petrobras tem US\$ 13 bilhões até 2030 para apoiar tecnologia limpa”, acrescentou.

O evento também marcou o anúncio dos resultados do primeiro leilão do ProFloresta+, iniciativa conjunta do BNDES e da Petrobras voltada à compra de créditos de carbono de alta integridade gerados a partir da restauração ecológica de áreas degradadas na Amazônia.

Foram selecionadas três empresas para fornecer cinco milhões de créditos de carbono originados de projetos de restauração com espécies nativas no bioma amazônico. A iniciativa deverá mobilizar cerca de R\$ 450 milhões em investimentos, apenas em plantio, gerar 6,3 mil empregos verdes, viabilizar o plantio de mais de 25 milhões de árvores nativas e capturar 5 milhões de toneladas de carbono.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 22/06/2026

PETROBRAS EM CUBATÃO VAI VIRAR POLO PRODUTOR DE BIOCOMBUSTÍVEIS, COM R\$ 6 BI EM INVESTIMENTOS

Conselho de administração da estatal aprova aporte em unidade, que produzirá bioquerosene de aviação e diesel renovável, com obras previstas para este ano e entrada em operação em 2030

Por Crisley Santana

O conselho de administração da Petrobras aprovou, na sexta-feira, 19, investimentos de US\$ 1,2 bilhão (cerca de R\$ 6 bilhões) no projeto RPBC Biorrefino, primeira iniciativa da estatal para ter uma fábrica dedicada à produção de combustíveis renováveis. A iniciativa prevê a produção de bioquerosene de aviação (BioQAV) e diesel renovável na Refinaria Presidente Bernardes (RPBC), localizada na cidade de Cubatão, em São Paulo.

A fábrica terá capacidade de produção de até 15 mil barris por dia (bpd) de combustíveis renováveis, com entrada em operação prevista para 2030. Com a aprovação dos investimentos, a Petrobras avançará para a fase final de contratação e assinatura dos contratos, com previsão de início das obras até o fim de 2026.



“O projeto está previsto no plano de negócios 2026-2030 e, considerando as condições de financiabilidade da companhia, foi incluído na carteira em implantação base”, afirmou a companhia em comunicado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão: combustíveis verdes Foto: Petrobras/Divulgação

Segundo a nota, o projeto “está alinhado ao comprometimento” da Petrobras em liderar a transição energética justa no País e aos compromissos globais do setor de aviação para o cumprimento da regulação Corsia (Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional, na sigla em inglês) e da Lei do Combustível do Futuro.

O Corsia é um acordo global da Organização da Aviação Civil Internacional (Oaci) que visa mitigar o impacto climático do setor aéreo, estipulando que, a partir de 2027, a compensação de emissões de gás carbônico passará a ser obrigatória em rotas internacionais que envolvem o Brasil.

Já a Lei do Combustível do Futuro (Lei nº 14.993/2024) é o marco legal brasileiro criado para impulsionar a mobilidade sustentável de baixo carbono, instituindo programas nacionais como o ProBioQAV, que obriga os operadores aéreos a reduzirem gradativamente as emissões de gases de efeito estufa a partir de 2027 (iniciando em 1% até atingir 10% em 2037), além de definir as metas de inserção de diesel verde e misturas de biodiesel.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/06/2026

TIMBRO PLANEJA CHEGAR A R\$ 7 BI NO AGRO ESTE ANO

A Timbro quer estreitar relações com a China, que responde por cerca de 20% dos negócios agro; o país representa 60% das operações totais, que envolvem também alumínio e minérios

Por Leandro Silveira (Broadcast), Julia Maciel e Isadora Duarte (Broadcast)

A Timbro prevê faturar R\$ 7 bilhões no agronegócio em 2026, R\$ 1 bilhão acima do ano passado. O resultado virá do maior volume embarcado, sobretudo de grãos, diz Pietro Costantino, head de agro.



A trading prevê exportar 1 milhão de toneladas, contra 600 mil toneladas em 2025, além de 300 milhões de litros de etanol e 180 mil toneladas de algodão. De açúcar, principal produto movimentado, deverão ser embarcados para o exterior 1,7 milhão de toneladas, em linha com o ano anterior.

Embarques de açúcar lideram os volumes movimentados pela operação da Timbro no agronegócio Foto: Jonne Roriz/Estadão

A Timbro quer estreitar relações com a China, que



responde por cerca de 20% dos negócios agro. O país representa 60% das operações totais, que envolvem também alumínio e minérios.

Do campo ao consumidor

A expansão se dará na comercialização. A empresa atua da origem até a distribuição. Tem escritórios em Dubai, Xangai, Chicago e Genebra. No setor de café, financia produtores e passou a fazer vendas diretas à Europa. Nas carnes, trabalha para aumentar o volume de proteínas congeladas para a China.

Logística

Investimentos para reforçar a infraestrutura de exportação estão sendo avaliados pela Timbro, como terminais para o escoamento de produtos agrícolas, ainda sem local definido, segundo Constantino. A lógica é semelhante à adotada pela empresa em Cariacica (ES), onde opera um terminal voltado à importação de veículos elétricos de montadoras chinesas. No agro, a ideia é verticalizar operações.

Tudo em ordem...

De olho na demanda de empresas do agro por auditoria e gestão financeira, o Grupo BLB, de Ribeirão Preto (SP), inaugurou em maio escritório em Goiânia (GO) e projeta faturar R\$ 43 milhões em 2026, 20% mais que no ano passado. No foco da consultoria estão empresas que faturam alto, mas que ainda controlam tudo de forma informal, diz Rodrigo Barbeti, o CEO. O grupo tem 80 clientes no agro, entre eles Cargill Bioenergia, Ihara e Vittia.

...E mais perto

No Rio Grande do Sul, onde já assessora dez empresas, como 3tentos e Be8, o Grupo BLB deverá ter um escritório em Porto Alegre no ano que vem. A ideia é estar mais perto dos clientes. A consultoria negocia a compra ou venda de sete empresas do agronegócio e prevê fechar pelo menos um acordo ainda em 2026. "Nossa expansão ali será totalmente pela via do agro", diz Barbeti.

Nova fronteira

A Zebuembryo, empresa de genética bovina de Uberaba (MG), espera que a África se torne seu principal mercado já em 2027, superando a América Latina. Hoje está presente em seis países africanos e deve chegar a 10 no fim deste ano. Segundo o diretor de negócios, Humberto Rosa, 35% a 40% das exportações da empresa devem ter como destino a África em 2026, podendo avançar para 60% a 70% em 2027. Nos últimos dois anos, a Zebuembryo exportou cerca de 10 mil embriões para a região.

Na carona

A aposta da Zebuembryo acompanha o avanço das exportações brasileiras de genética bovina. Segundo a Associação Brasileira de Inseminação Artificial (Asbia), os embarques de sêmen cresceram mais de 30% em 2025, para 1,1 milhão de doses, com 84% das vendas externas concentradas em Colômbia, Paraguai, Equador e Argentina. Ainda assim, as vendas externas representam menos de 4% do mercado brasileiro, que consumiu mais de 25 milhões de doses no ano passado.

Paciência

Ainda vai levar um tempo para o consumidor brasileiro ter vinhos e champanhes franceses a preços mais atrativos, avalia diplomata do país europeu. Isso porque o acordo entre Mercosul e União Europeia prevê redução tarifária gradual sobre os vinhos europeus em até doze anos.

De imediato, franceses podem exportar ao Brasil com tarifa zero apenas crémant, um tipo de espumante francês. "São produtos de linha superior de R\$ 120 a R\$ 350 a garrafa, não competem com o espumante nacional, mas ainda permanecem em valor elevado ao consumidor brasileiro em virtude dos impostos e taxas mercantis", observa a fonte.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/06/2026

VALOR ECONÔMICO (SP)

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO CRESCE 13% NO RIO EM CENÁRIO DE BAIXA REPOSIÇÃO DE RESERVAS, APONTA FIRJAN EM ANUÁRIO

Por Fábio Couto, Valor — Rio 22/06/2026



Plataforma de petróleo no litoral fluminense — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A produção de petróleo no Estado do Rio cresceu 13% em 2025 em comparação com 2024, mas ao desempenho positivo se soma um cenário de baixa reposição de reservas, conforme conclui a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan). Segundo os dados da 11ª Edição do Anuário do Petróleo do Rio, divulgado nesta segunda-feira (22) pela Firjan, o Rio registrou uma produção da ordem de 1,2 bilhão de barris, o que corresponde a 3,3 milhões de barris por dia.

Com isso, a participação do Rio na produção nacional alcançou a marca de 88%, de acordo com o anuário.

O volume nacional bateu a marca de 1,4 bilhão de barris, o equivalente a quase 3,8 bilhões de barris por dia, ou 12% acima do extraído no país no ano passado. De acordo com a Firjan, em 2025, oito poços exploratórios pioneiros foram concluídos no país, sendo sete no Rio. Em 2026, apenas um poço pioneiro foi perfurado, também no Rio.

A tendência, aponta a Firjan, é de que em 2026, o desempenho no Rio e no Brasil se repita: nos quatro primeiros meses deste ano, a produção de petróleo registrou alta de 9% no Rio e de 10% no Brasil, o que equivale a, respectivamente, 3,6 milhões de barris por dia e 3,8 milhões de barris por dia.

Os dados da Firjan apontam ainda para a contribuição da indústria do petróleo para o Estado e municípios fluminenses em 2025, com destinação de R\$ 30,23 bilhões em royalties e R\$ 14,72 bilhões em participações especiais. E para a criação de 94.297 postos de trabalho diretamente associados à atividade.

A federação ressaltou ainda que o Estado tem 63 plataformas nas bacias de Campos (34) e Santos (29), as duas localizadas no Rio, além de uma capacidade de refino de 269 mil barris por dia, ao serem somadas as da Reduc (Petrobras) e de Manguinhos (Refit).

A demanda por mais perfuração de poços se dá em um momento no qual a América do Sul, especialmente o Brasil, pode se aproveitar de um contexto favorável por ter baixo risco geopolítico e perspectiva de aumento da produção.

O anuário indica uma redução de 1% nas reservas totais de petróleo do país, enquanto o Rio elevou o indicador em 3%. As reservas provadas tiveram alta de 4%.

O anuário reúne análises com visões de mercado sobre as transformações geopolíticas, a capacidade de atendimento às demandas do mercado e um modelo de tradução de oportunidades de trabalho na indústria de petróleo.

Em mensagem no anuário, o presidente da Firjan, Luiz Césio Caetano, afirmou que o petróleo é uma das principais atividades industriais do Estado, que reuniu uma cadeia produtiva e tem no recurso natural uma alavanca de desenvolvimento e que deve durar muitos anos.

"O Rio de Janeiro é petróleo, veste petróleo, se movimenta com petróleo, se alimenta, vive e constrói com petróleo. O petróleo é a potência do Rio e o Rio é seu maior produtor. Não há o que negar ou o que esconder. Ainda seremos muito mais de petróleo do que de qualquer outra atividade", disse Caetano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/06/2026

REESTRUTURAÇÃO DA RAÍZEN 'ESTÁ INDO MUITO BEM', DIZ RUBENS OMETTO

Presidente do conselho e controlador da companhia também negou que vá seguir com a remuneração atual de cerca de R\$ 90 milhões como presidente do colegiado

Por Kariny Leal, Valor — Rio 22/06/2026



Rubens Ometto — Foto: Claudio Belli/Valor Mais recente

O empresário Rubens Ometto, presidente do conselho da Cosan e controlador da companhia, disse nesta segunda-feira (22) que a reestruturação da Raízen está indo bem. Ao sair de evento no BNDES, o executivo negou a jornalistas que vá seguir com a remuneração atual de cerca de R\$ 90 milhões como presidente do colegiado.

"[A reestruturação da Raízen] está indo muito bem, está tudo organizado. Ainda tem a parte legal, mas está muito melhor. A empresa é forte", disse Ometto.

A Raízen tem passado por uma crise financeira, em que seus credores, assim como Shell e Cosan, acionistas de referência, têm buscado uma solução. A proposta é uma divisão da Raízen, separando negócios de açúcar e etanol do setor de distribuição.

"A empresa tem problema de estrutura de capital que está resolvido", disse Ometto. Questionado se a divisão dos negócios está confirmada, o executivo disse que é uma boa saída.

"Notamos hoje que os investidores têm preferido separar distribuição e geração. Então, cada um compra o papel que quiser [depois da separação]", disse.

Questionado sobre se há conversas com a Petrobras para uma possível parceria em etanol, Ometto negou: "Somos compradores dos produtos da Petrobras."

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/06/2026

DE OLHO NO PRÉ-SAL, PORTO SUDESTE INICIA OBRAS DE ESTRUTURAS DE ATRACAÇÃO E AMARRAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

Localizado na Baía de Sepetiba, em Itaguaí, o terminal privado mira movimentações de cargas produzidas no pré-sal

Por Fábio Couto, Valor — Rio 22/06/2026

O Porto Sudeste iniciou as obras para a implantação de estruturas de atracação e amarração de embarcações, denominadas dolphins, de olho no mercado de óleo e gás. Com investimentos de R\$ 177

milhões, o Porto Sudeste vai construir seis novos dolphins de amarração e dois de atracação, além de uma nova plataforma de apoio.

Localizado na Baía de Sepetiba, em Itaguaí, o terminal privado mira movimentações de cargas produzidas no pré-sal. Com as obras, a capacidade de escoamento de granéis líquidos dobrará, ao passar da capacidade de transferência de 50 milhões de toneladas por ano para 100 milhões de toneladas por ano.



Porto Sudeste — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Em 2025, o Porto, também conhecido pelo escoamento de minério de ferro, realizou 19 operações de granéis líquidos: a partir de 2022, o porto iniciou processo de diversificação de cargas e iniciou transbordo de granéis líquidos.

Atualmente, o porto compartilha o píer entre granéis sólidos e líquidos, o que deixará de ocorrer com a construção das novas estruturas, ao se destinar cada espaço para cada carga, explicou em nota o presidente do Porto Sudeste, Jayme Nicolato.

"A localização geográfica do Porto Sudeste posiciona o ativo como uma engrenagem estratégica incontestável para a logística e escoamento da produção de petróleo originária da província do pré-sal", disse Nicolato.

O Porto Sudeste é controlado pelo Mubadala e pela Trafigura. Inicialmente foi dedicado à movimentação do minério de ferro produzido em Minas Gerais.

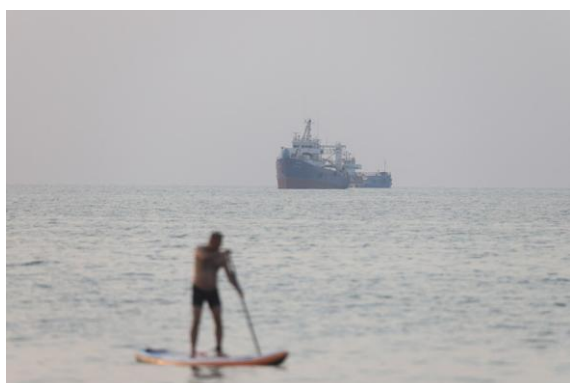
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/06/2026

TRÁFEGO DE PETROLEIROS PELO ESTREITO DE ORMUZ AUMENTA APÓS REDUÇÃO DOS FLUXOS

Irã suspendeu seu bloqueio à hidrovía na semana passada; no entanto, a Guarda Revolucionária do país voltou a declarar o estreito fechado no sábado, em resposta a ataques israelenses no Líbano

Por Florence Tan, Emily Chow e Jonathan Saul, Em Reuters — Singapura 22/06/2026



Embarcações no Estreito de Ormuz, perto da praia de Bandar Abbas, Irã, 21 de junho de 2026 — Foto: Amirhosein Khorgooi/ISNA/via WANA (West Asia News Agency) via REUTERS

Petroleiros e navios-tanque de gás natural liquefeito (GNL) navegaram pelo Estreito de Ormuz nesta segunda-feira, em um sinal de que o tráfego está gradualmente se recuperando após o Irã anunciar, no fim de semana, um novo fechamento da via marítima, mostraram dados de navegação.

O Irã suspendeu seu bloqueio de fato a Ormuz na semana passada, após concordar com um cessar-fogo de 60 dias com os Estados Unidos enquanto prosseguem as negociações para um acordo de paz definitivo. No entanto, a Guarda Revolucionária iraniana voltou a declarar o estreito fechado no sábado, em resposta a ataques israelenses no Líbano, provocando uma redução no número de travessias.

Quatro navios-tanque de GNL controlados pelo Catar seguiram em direção ao Golfo e atravessaram o estreito nesta segunda-feira, enquanto dois superpetroleiros, capazes de transportar até 4 milhões de

barris de petróleo bruto, cruzaram para o Golfo, sendo que um deles indicou como destino o porto iraquiano de Basra, segundo dados de rastreamento marítimo e análises da Kpler.

Dois petroleiros menores, transportando pouco menos de 2 milhões de barris de petróleo no total, deixaram o Estreito de Ormuz em direção ao Golfo de Omã nesta segunda-feira, mostraram dados separados da plataforma MarineTraffic.

“Embora o número diário de travessias continue abaixo das 125 registradas antes das hostilidades envolvendo o Irã, a tendência é positiva”, afirmou a corretora marítima Clarksons em relatório divulgado nesta segunda-feira.

Segundo fontes do setor marítimo, pode haver mais embarcações transitando pelo estreito com seus transponders desligados, além de falhas reportadas nos dados do sistema AIS de rastreamento de navios. O AIS é o sistema utilizado por operadores do mercado para acompanhar a movimentação das embarcações.

Cinco navios atravessaram o estreito no domingo, abaixo dos 26 observados um dia antes, segundo dados da Kpler. Entre eles estavam três petroleiros de grande porte (VLCCs), cada um carregando 2 milhões de barris de petróleo bruto e óleo combustível sauditas; um deles seguia para o Japão.

“O tráfego no Estreito de Ormuz começou a aumentar, com embarcações comerciais continuando a navegar ao sul (...) por águas territoriais de Omã e pela rota ao norte controlada pelo Irã”, informou o Centro Conjunto de Informações Marítimas (JMIC), liderado pela Marinha dos Estados Unidos, em comunicado divulgado nesta segunda-feira.

Quatro navios de GNL — Wadi Al Sail, Mekaines, Al Sadd e Mesaimeer — entraram no estreito nesta segunda-feira pela rota iraniana pela primeira vez desde o início da guerra entre EUA, Israel e Irã, mostraram dados de rastreamento da Kpler.

A QatarEnergy, cujas exportações de GNL foram severamente restringidas desde o início da guerra, em 28 de fevereiro, não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.

O navio graneleiro Summit Success, de bandeira das Ilhas Marshall, também entrou no Golfo nesta segunda-feira, mostraram dados da Lseg.



Embarcações no Estreito de Ormuz, vistas de Musandam, Omã, 22 de junho de 2026 — Foto: REUTERS/Stringer

Exportações de petróleo continuam

O Comando Central dos EUA (Centcom) informou que 55 navios mercantes transitaram pelo estreito no sábado, transportando mais de 17 milhões de barris de petróleo destinados aos mercados globais.

Entre os navios que deixaram o estreito no sábado estavam três VLCCs carregando petróleo dos Emirados Árabes Unidos, do Kuwait e do Iraque, além de três navios-tanque transportando diferentes derivados de petróleo, mostraram os dados.

Treze embarcações entraram no estreito no sábado, incluindo dois VLCCs, segundo os dados.

Desde a última segunda-feira, mais de 25 milhões de barris de petróleo iraniano atravessaram a linha virtual do bloqueio, afirmou à TV estatal no domingo Hamid Bovard, presidente da Companhia Nacional Iraniana de Petróleo (Nioc).

Três VLCCs sob sanções — Elva, Virgo e Vigor —, carregados com petróleo iraniano embarcado na Ilha de Kharg entre o fim de abril e o início de maio, estavam deixando o estreito nesta segunda-feira, mostraram dados da Lseg e da Kpler.

A Abu Dhabi National Oil Co (Adnoc) e a Kuwait Petroleum Corp emitiram licitações para a venda de petróleo bruto com a opção de carregamento tanto dentro quanto fora do Estreito de Ormuz.

Duas embarcações operadas pela Coreia do Sul também atravessaram o estreito na semana passada após o acordo provisório de paz, informou nesta segunda-feira o Ministério dos Oceanos e da Pesca sul-coreano, sem identificá-las.

Um porta-voz da Associação dos Armadores do Japão afirmou que o número de embarcações ligadas ao Japão que permanecem no Golfo caiu para 37, ante 45 no início do conflito.

Enquanto isso, dois navios de GNL controlados pela Adnoc estavam entregando cargas à Índia nesta segunda-feira, após terem deixado recentemente o estreito, mostraram dados da Kpler e da Lseg.

O navio Al Hamra estava descarregando no terminal de GNL de Ennore, enquanto o navio Mubaraz deveria descarregar sua carga no terminal de Kochi na terça-feira, segundo os dados. Ambos haviam sido vistos pela última vez navegando sem carga a leste do estreito entre o fim de maio e o início de junho, antes de reaparecerem nos sistemas de rastreamento no fim de semana, já carregados e posicionados na costa da Índia.

“Por política da empresa, não comentamos a posição, os movimentos e as rotas de nossas embarcações, nem reportagens de terceiros”, afirmou a Adnoc.

Al Hamra e Mubaraz já completaram, cada um, duas viagens “às escuras” (sem transmitir dados de localização) saindo de Ormuz desde o início da guerra.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/06/2026

BRASIL BUSCA MAIS ACORDOS PARA REEQUILIBRAR SEU COMÉRCIO

Com todo o invejável avanço das exportações agrícolas e minerais, o Brasil tem hoje a mesma fatia do comércio mundial que tinha na década de 1980

Por Editorial 22/06/2026



Terminal de contêineres Rio Grande (RS) da Wilson Sons — Foto: Divulgação/Wilson Sons

Sob o choque tarifário do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que colocou em xeque a globalização com suas muralhas protecionistas, o Brasil se vê diante de grandes desafios. Um deles é o de como compensar as vendas externas para o país que é seu segundo parceiro comercial isoladamente e um grande comprador de bens manufaturados. O segundo, mais relevante, é como reequilibrar o comércio

externo para reduzir a dependência não só dos Estados Unidos, que tem tido comportamento hostil em relação ao Brasil, mas também da China, que consome um terço de todas as exportações brasileiras. O governo Lula, que sempre jogou na retranca em relação a acordos comerciais, agora os busca com celeridade, uma mudança importante e positiva para uma nação até hoje em geral fechada ao comércio.



As sanções contra o Brasil com base na seção 301 da legislação de comércio dos EUA provavelmente serão sacramentadas em julho, embora sua aplicação imediata não seja mandatória. Haverá tarifas de 25% para pelo menos um terço das vendas do Brasil e, depois, em outro processo, mais 10% pelo fato de, segundo o governo americano, o Brasil ser leniente com o trabalho escravo. Essas investigações não foram rigorosas ou isentas, e indicaram que há pouco espaço para negociações que o país tem tentado exemplarmente, deixando de lado a propaganda ideológica, que fecha portas.

O comércio com os EUA é deficitário no ano (US\$ 1,47 bilhão), e sua participação nas vendas brasileiras caiu nos cinco primeiros meses do ano de 12% para 9,7%, com viés de baixa. Os produtos que estão sob o manto protecionista americano são justamente bens manufaturados, já que Trump deixou de fora commodities para as quais não encontraria substitutos nem em preço nem em quantidade, como café, suco de laranja, carne e outros.

A barreira aos manufaturados no maior mercado do mundo e, por outro lado, as enormes compras de bens primários da China e da Ásia (quase metade das vendas totais brasileiras vão para lá) indicam a incômoda tendência à predominância da participação de produtos agropecuários e minerais na pauta exportadora. Ela reduz o país à condição de vendedor de matérias-primas e comprador de máquinas, equipamentos e bens industriais, numa relação típica da era colonialista.

A nova realidade geopolítica foi o último empurrão decisivo ao acordo comercial do Mercosul com a União Europeia, ainda sujeito a solavancos e divergências, mas, de qualquer forma, o mais importante entendimento comercial do Mercosul até hoje. O bloco não ficou parado e fechou em setembro de 2025 acordo com a Associação Europeia de Livre Comércio (Efta), que envolve Suíça, Noruega, Islândia e Liechtenstein, países ricos com 15 milhões de pessoas e PIB de US\$ 1,4 trilhão. Em fase de promulgação, o acordo libera quase imediatamente 97% dos produtos comprados e vendidos pelo Mercosul com as nações do Efta.

O Brasil aprofundou as relações comerciais com o México e Canadá, outros compradores de manufaturas brasileiras - o último já compra aeronaves brasileiras e o primeiro tem intercâmbio intenso em automóveis e autopeças. O Mercosul anunciou recentemente que está perto de concluir um acordo com os canadenses, prevendo facilitação do comércio, proteção de investimentos e propriedade intelectual, além de cooperação tecnológica. De janeiro a maio, as vendas brasileiras ao Canadá cresceram 23,4% e ao México, 11,2%.

Curiosamente, ambos são membros do acordo de livre comércio com os EUA, prestes a ser renovado. Há, porém, a possibilidade de que o presidente americano deixe o acordo ou faça exigências desmedidas que levarão a seu fim.

Na cúpula do G7 na semana passada, encontro do presidente Lula com a primeira-ministra japonesa, Sanae Takaichi, acertou o lançamento de negociações para um Acordo de Parceria Econômica Mercosul-Japão a ser aprovado na cúpula de chefes de Estado do bloco, no fim de junho. O Brasil já assinou entendimento de cooperação tecnológica e de investimentos com a Coreia do Sul, enquanto o Mercosul tenta retomar negociações com o país para um acordo de livre comércio.

A abertura comercial é uma tarefa complexa, dada a baixa competitividade de vários setores da economia brasileira, especialmente no setor industrial. Japão, Coreia, Canadá levam vantagem em preço e tecnologia nas manufaturas, e acordos comerciais precisam ser bem calibrados para que haja uma transição que não elimine indústrias locais com potencial de avanço competitivo.

Não há, porém, um caminho alternativo, diante da ofensiva dos EUA, que rompeu grande elos das cadeias de comércio internacional. A abertura tornou-se uma necessidade e é benéfica para absorção de tecnologia e ganhos de competitividade permanentes, além de os setores que lidam com o comércio exterior estarem entre os que pagam melhores salários. Com todo o invejável avanço das exportações agrícolas e minerais, o Brasil tem hoje a mesma fatia do comércio mundial que tinha na década de 1980, cerca de 1,2%. É pouco para uma das dez maiores economias do mundo.

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

MAIS DE 400 GRANDES NAVIOS AGUARDAM LIBERAÇÃO DE HORMUZ

Imagens de satélite mostram centenas de embarcações à espera de liberação para tráfego marítimo. Irã voltou a anunciar bloqueio do estreito no sábado (20) após ataques de Israel ao Líbano.

Por Ryo Namiki/Chris Cook/Alice Hancock

Londres e Sófia | Financial Times - Mais de 400 grandes navios estão parados no lado oriental do estreito de Hormuz, enquanto proprietários e operadores de petroleiros aguardam a reabertura mais ampla da via navegável após negociações entre os EUA e o Irã.

Uma análise do Financial Times de dados de satélite da ESA (Agência Espacial Europeia) contabilizou 441 grandes embarcações do porte de petroleiros agrupadas próximas a Sohar e Fujairah, os principais portos no lado oriental do estreito.

Esse acúmulo foi observado por um satélite de radar Sentinel-1, que passou sobre a região por volta das 15h15 (horário de Londres, 11h15 em Brasília) no domingo. Diversas empresas de navegação afirmaram que estão reunindo embarcações em posições próximas ao golfo Pérsico para aproveitar a reabertura total do estreito.



Navios aguardam liberação para tráfego no estreito de Hormuz – Reuters

Esse número cresceu significativamente em comparação com abril, quando os EUA iniciaram um bloqueio do estreito.

Embora excepcionalmente alto pelos padrões históricos, o número de navios ainda assim caiu 42 embarcações desde a última passagem do Sentinel-1, cinco dias antes. Operadores de navios aproveitaram na semana passada o aparente aumento na segurança para tentar travessias

após os EUA e o Irã anunciarem seu acordo preliminar.

Apesar de concordar em abrir e remover as minas das principais rotas de navegação do estreito, o Irã declarou o estreito fechado novamente no sábado (20), após ataques de Israel ao Líbano. A passagem do Sentinel-1 não observou tráfego significativo no canal principal do estreito no domingo (21).

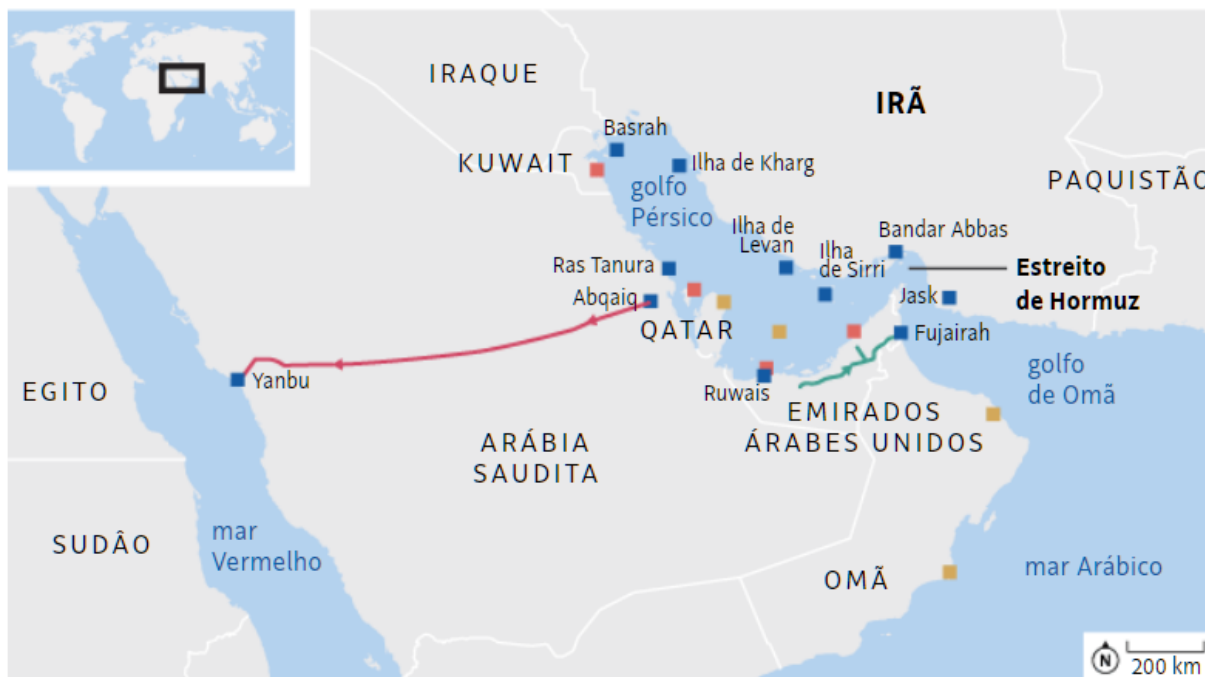
Irã e EUA estiveram envolvidos em intensas negociações na Suíça no domingo e até as primeiras horas da manhã de segunda-feira sobre o formato do acordo final. Um funcionário americano disse que as discussões incluíram esclarecer algumas das mensagens do Irã sobre o estreito de Hormuz e construir mecanismos de desconflito para garantir que a via navegável permanecesse totalmente aberta.

O Irã sugeriu anteriormente que, após um período de 60 dias, poderia exigir que os navios pagassem pela passagem pelo estreito de alguma forma, por exemplo, comprando seguro iraniano. Os EUA recusam a adoção da medida.

O aumento nos movimentos na última semana sugere, no entanto, que os operadores de embarcações estão ficando mais confiantes e podem estar dispostos a assumir viagens que antes eram consideradas muito arriscadas, mesmo antes de um acordo ser finalizado.

A relevância do Estreito de Hormuz

- Plantas de regaseificação de gás natural
- Terminais de petróleo
- Plantas de liquefação de gás natural
- Oleodutos
- Oleodutos



Quatro petroleiros de GNL (gás natural liquefeito) do Qatar estavam navegando pelo estreito na manhã de segunda-feira, o maior número desde o início do conflito em 28 de fevereiro.

No sábado, o navio porta-contêineres MSC Qingdao deixou o golfo Pérsico através do estreito por uma rota próxima à costa de Omã. A MSC já teve vários navios alvejados por ataques iranianos e duas de suas embarcações foram tomadas como reféns por membros do Corpo de Guardiões da Revolução Islâmica do Irã.

O MSC Qingdao navegou com seu transponder ligado, o que significa que sua localização foi amplamente transmitida. Isso sugere que havia menos preocupações com ataques iranianos desde o anúncio do acordo de paz EUA-Irã na semana passada, apesar dos temores de que o acordo não se manteria.

Petroleiros iranianos também têm navegado mais livremente para dentro e para fora do golfo Pérsico desde que os EUA concordaram em suspender seu bloqueio aos portos e embarcações iranianas na quarta-feira (17).

Imagens de radar têm vantagens significativas sobre imagens ópticas para monitoramento de navios: as imagens podem ser tiradas à noite e não são afetadas por nuvens. O processo também captura navios que não estão transmitindo suas posições.

Os dados, no entanto, permitem apenas estimativas do tamanho das embarcações, o que torna a identificação positiva de navios específicos extremamente difícil.

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 22/06/2026

NOVA FERROVIA COM 162 KM INICIA FASE DE TESTES EM MATO GROSSO

- Objetivo é escoar a produção de grãos do estado para o porto de Santos por meio da malha paulista

- Quando totalmente concluída, ela passará por 16 municípios, entre eles Rondonópolis, Lucas do Rio Verde e Cuiabá

Por Marcelo Toledo

Ribeirão Preto - A Ferrovia Estadual de Mato Grosso, que teve a primeira etapa das obras inaugurada no último sábado (20), iniciará neste mês as operações em fase de testes, e deverá ampliar as viagens de cargas no decorrer do segundo semestre.

Principal obra ferroviária em execução no país, a ferrovia terá, quando totalmente concluída, 743 quilômetros de trilhos. A previsão é que isso aconteça em 2030.



Trem de carga com vagões azuis da Rumo percorre curva em trilhos no interior, próximo a instalações industriais e vegetação seca. Composição da Rumo estacionada no terminal em Dom Aquino (MT) - Divulgação/Rumo

A primeira fase representou a abertura ao tráfego de 162 quilômetros, trecho que exigiu a construção de 11 viadutos e pontes. A ferrovia estadual, cujo nome oficial é Senador Vicente Emilio Vuolo, é fruto de uma parceria da Rumo com o Governo de Mato Grosso, cujo contrato de autorização para a construção foi assinado

em 2021.

Ferrovia Estadual de Mato Grosso



Iniciada em novembro de 2022, a obra teve os últimos dormentes dos trilhos da primeira fase colocados no dia 8 e, conforme a Rumo, o terminal de cargas em Dom Aquino, também inaugurado no fim de semana, passará a ter mais relevância a partir do ano que vem, com capacidade de receber até 10 milhões de toneladas de cargas.

A ferrovia passará por 16 municípios entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde, com um ramal para a capital, Cuiabá, e será incorporada à malha da empresa de logística, composta por cerca de 14 mil quilômetros de trilhos em nove

estados —Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás e Tocantins.

A fase inaugurada consistiu na conexão do terminal da empresa em Rondonópolis ao terminal da BR-070, em Dom Aquino, e envolveu cerca de 5.000 trabalhadores.

O objetivo é criar um corredor ferroviário para escoar a produção de grãos em Mato Grosso para a malha paulista da empresa e, dela, para o porto de Santos.

O terminal ocupa uma área total de 200 hectares (o equivalente a 280 campos de futebol), dos quais 56,1 hectares de área construída, e tem capacidade de descarregar até 35 caminhões por hora e carregar 16 vagões ferroviários a cada 60 minutos.



Novo terminal da BR-070 em Dom Aquino, no interior de Mato Grosso Divulgação/Rumo

Entre as construções necessárias para a implantação da primeira fase estão a ponte sobre o rio Vermelho, em Rondonópolis, com 460 m de extensão, e a ponte sobre o córrego São Paulo, entre São Pedro da Cipa e Poxoréu, com 120 m de comprimento.

A primeira fase das obras teve custo superior a R\$ 5 bilhões, dos quais R\$ 2 bilhões de investimento do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Inserida no Novo PAC do governo federal, a obra tem custo total estimado em até R\$ 15 bilhões.



Milho é despejado nos vagões para transporte ferroviário em Rondonópolis Zanone - Fraissat/Folhapress

Embora seja o principal estado exportador de grãos do país —responde por cerca de 40% do total—, antes do início da construção da ferrovia Mato Grosso possuía somente 300 quilômetros de trilhos.

O governador Otaviano Pivetta (Republicanos) afirmou, durante a inauguração, que a ferrovia permitirá que o escoamento da safra seja melhor, além de ampliar a segurança rodoviária no estado.

"Duas locomotivas puxam 2,5 quilômetros de trem, equivalentes a 300 bitrens nas estradas. Nós vamos evitar acidentes, melhorar a qualidade das estradas, da conservação, vai ter mais segurança

para andar nas estradas e o custo do frete baixa muito, além de as emissões diminuïrem proporcionalmente também", disse.

Raio-X - Rumo Logística

Fundação: 2008

Controladora: Cosan

Funcionários: 9.244

Receita líquida: R\$ 13,8 bilhões (2025)

Principais concorrentes: Vale, VLI e MRS Logística

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 22/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

RIO GRANDE DEVE TER PICO DE 5 MIL TRABALHADORES COM OBRAS DO 'MAR ABERTO'

Por Danilo Oliveira Indústria naval 22/06/2026 - 21:46



Apesar da necessidade de treinamentos e de qualificação, Ecovix verifica manutenção da mão de obra na região para atender carteira de 13 navios, previstos para serem entregues nos próximos 5 anos

A Ecovix prevê um pico de 5.000 trabalhadores no Estaleiro Rio Grande (RS), no pico das obras dos 13 navios do programa Mar Aberto, previstos para serem construídos nos próximos cinco anos. A avaliação é que não haverá dificuldade para a empresa encontrar esse número de profissionais na região, levando em conta que os estaleiros próximos e o próprio ERG mantiveram

atividades ligadas à indústria naval e offshore nos últimos anos. A empresa também leva em conta os cronogramas e as entregas gradativas dos navios à Transpetro.

O CEO da Ecovix, Robson Passos, disse à Portos e Navios que, mesmo após o período de auge, Rio Grande manteve um efetivo relevante de trabalhadores. Ele estima que o estaleiro EBR, em São José do Norte (RS), chegou a ter em torno de 5.000 trabalhadores até 2025 para atender contratos de módulos de plataformas. "Hoje, mesmo com 13 navios, no pico, estaremos próximos de 5.000 trabalhadores. Não teremos dificuldade de encontrá-los", analisou Passos.

Ele acredita que haverá alguma necessidade de treinamento e qualificação porque a construção naval tem suas peculiaridades se comparada ao segmento offshore. Passos contou que parte desses trabalhadores trabalhou para a Ecovix entre 2011 e 2014, período em que o pólo industrial gaúcho estava aquecido com demandas do setor naval e de petróleo e gás.

Nesse novo ciclo da construção naval, Passos ressaltou que a Ecovix tem grande expectativa pela retomada da construção naval, que será uma importante responsabilidade para as equipes. Ele destacou o trabalho integrado com os times de engenharia para avançar com os projetos. "Fomos vencedores dos primeiros contratos, carregamos o peso de sermos protagonistas dessa retomada. Tem que dar certo, não tem espaço para erro", afirmou.

A carteira de construção da Ecovix é da ordem de US\$ 1,1 bilhão, considerando as 13 embarcações do 'Mar Aberto', programa de construção e renovação da frota de embarcações do Sistema Petrobras. Desse total, foram encomendados 4 petroleiros da classe Handymax — em parceria com o grupo Mac Laren, além de 5 navios gaseiros e de 4 navios de médio porte da classe MR1 (Medium Range 1). Os novos navios MR1 serão equipados com tecnologia verde, prontos para biocombustíveis e com redução de cerca de 30% nas emissões de poluentes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2026

ARTIGO - DESCOMISSIONAMENTO DE PLATAFORMAS: O QUE MUDA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS OFFSHORE

Por Thiago Abreu Opinião 22/06/2026 - 21:06



O Brasil está diante de um dos maiores ciclos de descomissionamento de plataformas de petróleo de sua história. Segundo o Plano de Negócios 2026–2030 da Petrobras, a companhia prevê investir cerca de US\$ 9,7 bilhões na retirada de equipamentos e no abandono de mais de 500 poços ao longo do quinquênio. As estimativas indicam que aproximadamente 60 plataformas deverão ser desativadas entre 2026 e 2030 e, até 2040, esse número pode ultrapassar 100 unidades — reflexo do envelhecimento natural de um parque instalado que, em muitos casos, já opera há mais de 25 ou 30 anos. São estruturas

concentradas sobretudo nas bacias de Campos, Santos e Sergipe-Alagoas, e que agora precisam ser desmontadas, transportadas e destinadas com segurança e responsabilidade ambiental.

Descomissionar uma plataforma de petróleo é, em termos práticos, realizar o processo inverso de sua instalação — mas em condições bem mais adversas. Estruturas que foram projetadas para serem montadas uma única vez precisam agora ser seccionadas, içadas e removidas depois de décadas de exposição ao ambiente marinho. A Resolução ANP nº 817/2020 é a principal norma que regulamenta o processo no Brasil, exigindo que os operadores submetam seus Programas de Desativação de Instalações com pelo menos cinco anos de antecedência para campos offshore. A norma introduziu critérios de sustentabilidade no planejamento e estabeleceu parâmetros para a destinação de materiais, incluindo a possibilidade de reutilização e reciclagem de componentes, o que acrescenta camadas adicionais de planejamento logístico às operações de remoção.

A Petrobras anunciou, no início deste ano, a antecipação da retirada de unidades cujos cronogramas originais apontavam para anos seguintes, como a FPSO Cidade de Santos, inicialmente prevista para 2027. Na Bacia Sergipe-Alagoas, um programa que abrange 26 plataformas fixas em águas rasas e mais de 130 poços marítimos movimentará cerca de US\$ 2,5 bilhões até 2035, segundo projeções da própria companhia. O campo de Guaricema, que operou por mais de 50 anos na costa sergipana, já iniciou o processo de desativação de poços com o uso de plataforma auto elevatória.

Se a instalação de uma plataforma offshore já é uma operação de alta complexidade, sua remoção eleva os riscos a outro patamar. O primeiro desafio está na incerteza quanto ao peso real das estruturas a serem movimentadas. Ao longo de décadas de operação, plataformas acumulam incrustações marinhas, depósitos de sedimentos e modificações estruturais que alteram substancialmente o peso e o centro de gravidade originais. Relatórios técnicos internacionais apontam que a discrepância entre o peso estimado em projeto e o peso real no momento da remoção pode comprometer todo o planejamento de içamento, exigindo margens de segurança mais amplas nos equipamentos e acessórios de elevação.



A degradação dos materiais também apresenta desafios. Aço corroído, soldas fatigadas e concreto deteriorado tornam o corte e o rigging de estruturas em descomissionamento inerentemente mais arriscados do que o manuseio de componentes novos. Pontos de içamento que foram dimensionados para uma única operação de instalação, há 30 anos, podem não ser adequados para a operação de remoção. Em muitos casos, é necessário projetar e soldar novos pontos de fixação antes de iniciar a remoção, o que exige avaliação estrutural detalhada, frequentemente com apoio de veículos operados remotamente para inspeção de componentes submersos.

A movimentação de cargas em operações de descomissionamento também enfrenta restrições logísticas severas. O espaço disponível no convés de plataformas em processo de desativação é frequentemente limitado, o que dificulta o posicionamento de guindastes modulares e a montagem de aparelhos de içamento.

A chamada estratégia de "weight shedding", a remoção progressiva de módulos de produção para reduzir o peso total da estrutura até que ela fique dentro da capacidade dos navios de heavy lift, exige planejamento rigoroso da sequência de cortes e içamentos, com planos de rigging específicos para cada etapa. Componentes que pesam entre 10 e 40 toneladas precisam ser movimentados do convés principal para embarcações de apoio, em operações que demandam cabos de aço, lingas, manilhas e dispositivos de fixação com certificação atualizada e compatíveis com as condições de desgaste encontradas em campo.

O volume de operações de içamento e movimentação de cargas envolvido no descomissionamento de dezenas de plataformas ao longo dos próximos anos coloca pressão direta sobre a cadeia de fornecimento de acessórios de elevação e amarração. Cabos de aço, lingas sintéticas e de cabo de aço, correntes de grau, manilhas, ganchos e olhais de carga são itens de consumo intensivo nessas operações e, diferentemente de canteiros de obras convencionais, o ambiente offshore impõe exigências de rastreabilidade, certificação e resistência à corrosão que restringem o uso de equipamentos genéricos. Cada acessório precisa ser especificado conforme as normas aplicáveis e submetido a inspeções periódicas que atestem sua integridade antes de cada operação.

A NR 34, que estabelece requisitos mínimos de segurança para atividades na indústria de construção e reparação naval, aplica-se diretamente às operações de descomissionamento e reforça a obrigatoriedade de planos de rigging detalhados, inspeção prévia de todos os equipamentos de movimentação de carga e capacitação específica dos profissionais envolvidos. Essa exigência ganha contornos ainda mais relevantes: profissionais que durante anos operaram na montagem e manutenção de plataformas precisam agora dominar procedimentos de desmonte que envolvem riscos distintos, como o comportamento imprevisível de estruturas parcialmente seccionadas e a manipulação de materiais contaminados por resíduos da operação de petróleo e gás.

Dados do Bureau of Safety and Environmental Enforcement, agência norte-americana que monitora a segurança em operações offshore, indicam a recorrência de incidentes envolvendo guindastes, rigging e manuseio de materiais durante atividades de descomissionamento, com registros frequentes de objetos soltos, falhas em lingas e cabos, e colisões de cargas com estruturas da plataforma. Esses registros reforçam que a inspeção técnica de acessórios de elevação e a engenharia de planos de içamento não são formalidades burocráticas, mas sim a primeira linha de defesa contra acidentes em um ambiente onde as margens de erro são mínimas.

Empresas do setor de rigging com experiência em engenharia de içamento, ensaios e inspeções têm, nesse cenário, um papel estratégico que vai além do fornecimento de produtos: envolve a entrega de soluções técnicas integradas, desde a especificação do acessório correto até o treinamento das equipes que vão operá-lo em condições reais de campo.

O descomissionamento de plataformas no Brasil não é mais uma perspectiva distante: é uma realidade operacional em curso, com cronogramas definidos, investimentos bilionários alocados e regulamentação consolidada. Para o segmento de movimentação de cargas pesadas e acessórios de elevação, a questão não é se a demanda virá, mas se a cadeia produtiva estará preparada para atendê-la com a competência técnica e a segurança que operações dessa magnitude exigem.

Thiago Abreu Thiago Abreu é gestor Comercial da Unidade Macaé da Acro Cabos

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2026

MOVIMENTO DE CONTÊINERES SEGUE COM RECORDES NO PORTO DE SANTOS

Da Redação Portos e logística 22/06/2026 - 20:57



A movimentação de contêineres no Porto de Santos segue em alta e marcou novos recordes no mês de maio. O resultado do mês superou 500 mil TEU (unidade padrão de contêineres) e, no ano, ultrapassou 2,4 milhões de TEU.

“São números que confirmam o que dizíamos no início da nossa gestão: que o Porto de Santos tem capacidade de absorver mais cargas, enquanto se prepara o leilão do Tecon 10, em um modelo que atenda ao mercado, mas, ao mesmo tempo, as necessidades do País e o melhor benefício ao Porto e à Baixada Santista”, analisa o presidente da Autoridade Portuária de

Santos, Anderson Pomini.

No movimento geral de cargas, o resultado dos cinco primeiros meses do ano também é recorde, com a marca de 75,65 milhões de toneladas, um crescimento de 4,7% em relação a 2025 e de 3,9% comparado ao recorde anterior, de 2024 (quando foram 72,84 milhões de toneladas).

Os destaques seguem sendo o complexo soja (grãos e farelo), que teve crescimento de 5,5%, superando 25,72 milhões de toneladas; e o açúcar, que cresceu 10,2% em relação a 2025 e movimentou quase sete milhões de toneladas.

Nos embarques, o total é de 55,95 milhões de toneladas (aumento de 4,3% em relação a 2025). Nos desembarques, o crescimento é de 5,7% e a marca alcançada é de 19,70 milhões de toneladas.

Movimento do mês

Em maio o resultado foi de queda em relação a 2025, devido a um ajuste na movimentação de celulose (que em maio do ano passado teve movimento fora do comum, com crescimento de 45,5% em relação ao ano anterior e queda de 34,8% este ano). Foram 16,37 milhões de toneladas no mês, recuo de 1,7% frente a maio de 2025.

O reflexo da movimentação de carga solta (na qual se inclui a celulose) é uma das causas do recuo nos embarques no mês, que foram 4,1% menores que em maio de 2025 (12,26 milhões de toneladas este ano contra 12,79 milhões no ano anterior). Houve queda expressiva também no embarque de açúcar (-13,9%) e leve de complexo soja (-0,6%).

Nos desembarques o resultado é de crescimento de 6,2% em relação a maio de 2025, com a marca de 4,11 milhões de toneladas. Neste fluxo, o destaque é o adubo, com 19,4% de crescimento e marca de 2,94 milhões de toneladas (contra 2,46 milhões em maio de 2025).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2026

RUMO ENTREGA ETAPA DA EXPANSÃO DA MALHA NORTE NO MT

Da Redação Portos e logística 22/06/2026 - 19:41



Projeto prevê passagem por 16 municípios, conectando produção mato-grossense à malha ferroviária nacional

O primeiro trecho da Ferrovia Estadual do Mato Grosso foi inaugurado no último sábado (20). Na ocasião, a Rumo Logística entregou os primeiros 163 quilômetros de trilhos e um novo terminal de cargas na BR-070, no município de Dom Aquino. O projeto integrante do Novo PAC, voltado para o escoamento da produção agrícola e o desenvolvimento industrial do estado, recebeu investimentos privados que somam R\$ 5 bilhões. Os recursos foram captados por meio de financiamento via Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco) e debêntures pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Quando concluído, o projeto terá um total de 740 quilômetros de extensão, conectando Rondonópolis (MT) a Lucas do Rio Verde (MT), passando por 16 municípios mato-grossenses e com ramal previsto para Cuiabá. Ao todo, serão 130 vagões para transportar grãos do Centro-Oeste ao Porto de Santos (SP). A obra mobilizou mais de 65 empresas contratadas e registrou mais de 5 mil profissionais em campo.

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, destacou a importância da ferrovia para a competitividade da produção brasileira. “Essa ferrovia liga Mato Grosso ao Porto de Santos (SP), reduzindo custos logísticos e aumentando a competitividade da produção brasileira. A ferrovia melhora o transporte, ajuda o meio ambiente, reduz custos e impulsiona o desenvolvimento econômico do país”, disse Alckmin.

“O Brasil, que era importador de alimentos há 70 anos, hoje está entre os três maiores produtores e exportadores de alimentos do mundo. Nós precisamos chegar aos portos. E para chegar aos portos, precisamos de ferrovia”, ressaltou Alckmin, ao falar sobre a importância do setor ferroviário para o escoamento da produção.

O ministro dos Transportes, George Santoro, destacou que Mato Grosso produz mais de 150 milhões de toneladas e que é importante a preparação para o desenvolvimento dessa produção. Ele ressaltou que foi lançada uma linha de financiamento específica do BNDES, apenas para a construção de ferrovias para comprar material rodante. Segundo o ministro, trata-se de uma linha de 40 anos com carência durante o Capex (despesa de capital) do projeto. “É uma mudança da política do banco para oferecer aos investidores e empreendedores, uma solução tão importante”, acrescentou.

A primeira fase compreende a implantação de mais de 160 quilômetros de ferrovia em traçado totalmente novo. O novo terminal ferroviário da BR-070, em Dom Aquino, terá capacidade para movimentar até 10 milhões de toneladas de grãos por ano. As operações do terminal terão início em fase de comissionamento, com testes operacionais.

“A visão de futuro é importante, mas ela não basta. É preciso conhecimento, parceria e coragem para transformar projetos em realidade. O modelo criado por Mato Grosso foi fundamental para que esse investimento saísse do papel e chegasse até aqui”, destacou o presidente da Rumo, Pedro Palma.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2026

SPE ÁGUAS AZUIS LANÇARÁ 3ª FRAGATA TAMANDARÉ SEXTA-FEIRA (26)

Da Redação Indústria naval 22/06/2026 - 19:15



O consórcio Águas Azuis realizará, na próxima sexta-feira (26), o lançamento da fragata Cunha Moreira (F202), construída pela TKMS em seu estaleiro em Itajaí (SC). A embarcação militar é a terceira unidade do Programa de Fragatas Classe Tamandaré (PFCT) da Marinha do Brasil. Desde maio, a unidade já vinha na fase de conclusão da montagem do casco.

A primeira fragata do PFCT, a Tamandaré (F200), que dá nome à classe, foi incorporada à esquadra da Marinha do Brasil no último dia 24 de abril e já está em serviço. A segunda unidade, a Jerônimo de Albuquerque (F201), se prepara para iniciar seus testes de mar no segundo semestre deste ano. A quarta fragata, Mariz e Barros (F203), começou a ser construída no início de 2026 e tem previsão de que seu batimento de quilha seja feito ainda em 2026.

As fragatas do PFCT estão sendo construídas no estaleiro catarinense TKMS Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC). De acordo com a Marinha, os navios-escolta serão usados na defesa de unidades de maior valor, além de ações de superfície, operações antissubmarino e em missões internacionais.

Em nota, a TKMS destacou que o projeto realizado no Brasil reúne transferência de tecnologia e know-how, consolidando capacidades industriais estratégicas para a construção naval militar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2026

BRASKEM INICIA OPERAÇÕES DO NT 'BLOOMING FUTURE'

Da Redação Navegação 22/06/2026 - 18:55



A Braskem anunciou, nesta segunda-feira (22), o começo das operações do Blooming Future, novo navio-tanque do tipo LR1 da Braskem Trading & Shipping (BT&S). A embarcação será utilizada principalmente para o transporte de nafta, matéria-prima essencial para a produção petroquímica da companhia. A entrada em operação integra um programa de expansão da Braskem Trading & Shipping, que prevê a operação de quatro navios do tipo LR1 até o início de 2027.

Batizado em uma cerimônia realizada na China, o Blooming Future foi projetado para operar com mais eficiência energética e menor intensidade de carbono. A expectativa é de que haja a redução de cerca de 30% das emissões de CO₂, em relação às embarcações atualmente operadas pela companhia, o equivalente a 6,5 mil toneladas por ano.

O Blooming Future transportará nafta para apoiar nossa produção industrial, de modo a operar em velocidade otimizada para reduzir o consumo de combustível e as emissões. "A embarcação foi projetada para atender aos mais altos padrões de segurança, confiabilidade e sustentabilidade, o que demonstra como eficiência operacional e transporte marítimo de baixo carbono podem evoluir juntos", afirmou o diretor da BT&S, Hardi Schuck.

Classificado como IMO Tipo 3, uma categoria destinada ao transporte de produtos químicos e derivados de petróleo, o navio conta com motores preparados para a utilização de biocombustíveis e sistemas voltados à eficiência energética. "Nosso novo navio conta com excelentes resultados operacionais e é tão largo quanto uma rodovia de seis faixas, de modo a conseguir transportar um volume de carga equivalente a 35 piscinas olímpicas", ressaltou Schuck.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2026

USIMINAS FORNECE AÇO PARA PORTO NO AMAZONAS PROJETADO PELO JURUÁ

Da Redação Indústria naval 22/06/2026 - 18:42



A Usiminas está participando da construção do Novo Porto da Manaus Moderna, um dos mais importantes projetos de infraestrutura logística da região Norte do Brasil, com o fornecimento de 16 mil toneladas de aço. O empreendimento foi projetado pelo Estaleiro Juruá (AM) para acompanhar as variações extremas do nível do rio, que podem ultrapassar 17 metros entre os períodos de cheia e seca.

A obra irá modernizar a principal estrutura portuária da capital amazonense, ampliando a segurança das operações, melhorando o embarque e desembarque de passageiros e fortalecendo a integração logística da Amazônia. Localizado às margens do Rio Negro, o Porto de Manaus desempenha papel estratégico para a mobilidade de pessoas e mercadorias na região.

O fornecimento do aço é realizado em parceria com o Estaleiro Juruá, cliente da Usiminas há mais de 10 anos e responsável pela engenharia, construção e montagem das estruturas navais do projeto. A empresa também atua na fabricação dos módulos em ambiente controlado, além de conduzir toda a logística de transporte e instalação das estruturas no local definitivo.

As chapas grossas fornecidas pela Usiminas serão utilizadas na construção das principais estruturas do porto, incluindo nove módulos de cais, oito pontes metálicas de 50 metros de comprimento, seis flutuantes intermediários e seis berços de apoio. O conjunto formará um complexo moderno, projetado para oferecer mais segurança, capacidade operacional e conforto aos usuários.

Para o diretor de vendas, distribuição, infraestrutura e construção civil da Usiminas, Bruno Campolina, a participação no projeto demonstra a capacidade de atendimento a empreendimentos de grande porte. “O Novo Porto da Manaus Moderna é uma obra que terá impacto direto na logística e no desenvolvimento da região Norte. Para a Usiminas, é motivo de orgulho contribuir com o fornecimento de aço para um projeto dessa magnitude”, destacou.

O projeto é executado em consórcio com a Construtora ETAM, responsável pelas obras do retroporto, incluindo terminais, acessos e edificações de apoio. Quando concluído, o Novo Porto de Manaus Moderna contribuirá para o desenvolvimento econômico da região, ampliando a integração logística, fortalecendo o transporte hidroviário e promovendo melhorias para milhares de pessoas que utilizam diariamente o terminal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2026

RECEITA PRORROGA ATÉ 2061 ALFANDEGAMENTO DE ÁREA DA CARGILL EM PARANAGUÁ

Da Redação Portos e logística 22/06/2026 - 16:52



A Receita Federal do Brasil prorrogou o prazo de alfandegamento da Cargill Agrícola no Porto de Paranaguá (PR). A decisão da 9ª região fiscal da RFB, publicada nesta segunda-feira (22), prevê que a instalação, localizada na poligonal do porto organizado, ficará alfandegada até 2 de abril de 2061. O contrato de arrendamento foi celebrado entre a empresa e a autoridade portuária em setembro de 2025.

De acordo com a Receita, o recinto possui área de 20.784 metros quadrados (m²) e poderá movimentar e armazenar carga a granel de sólidos vegetais, para exportação e realizar as operações aduaneiras previstas pela autoridade aduaneira. O recinto terá fiscalização aduaneira de forma ininterrupta, sob a jurisdição da Alfândega da RFB do Porto de Paranaguá, que poderá estabelecer as rotinas operacionais necessárias ao controle aduaneiro.

O superintendente-adjunto da RFB da 9ª região fiscal, Marcio Luiz Zamian, estabeleceu na decisão que o alfandegamento poderá ser suspenso ou cancelado por aplicação de sanção administrativa, bem como poderá ser extinto a pedido da interessada, sem prejuízo de outras penalidades cabíveis. A prorrogação entrou em vigor nesta segunda-feira (22), data de publicação no Diário Oficial da União.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2026

ROBSON PASSOS, DA ECOVIX: CRONOGRAMA NÃO TRAZ DIFICULDADE OPERACIONAL PARA O ERG

Por Danilo Oliveira Indústria naval 19/06/2026 - 21:39



CEO destacou capacidade de processamento do Estaleiro Rio Grande, que participará da construção de 13 navios para Transpetro

A Ecovix avalia que a estrutura física e a capacidade de processamento do Estaleiro Rio Grande (ERG) comportam o cronograma de construção e as características das 13 embarcações encomendadas pela Transpetro e que integram o 'Mar Aberto', programa de renovação e modernização da frota do Sistema Petrobras. O CEO da Ecovix, Robson Passos, disse à

Portos e Navios que o ERG foi projetado para construção de até dois cascos de plataformas do tipo FPSO, o que corresponderia a uma média de 80 mil toneladas de aço por ano. E que o dique e os pórticos têm capacidade para execução dos serviços, assim como as fábricas de painéis e de blocos.

Segundo o executivo, a capacidade de processamento de aço e de docagem são suficientes para atender os contratos dos quatro petroleiros Handymax — em consórcio com o grupo Mac Laren, além de cinco gaseiros e dos quatro navios de médio porte MR1 (Medium Range 1), cujo contrato foi assinado semana passada e anunciado na última quinta-feira (18). "Analisando os três contratos, a soma é menor do que as 80 mil toneladas e o prazo de fabricação é de cinco anos. Existe uma 'folga'", afirmou Passos.

Para julho, também está prevista a chegada da antiga plataforma P-33 para serviços de desmantelamento e reciclagem, a exemplo do que ocorreu com a P-32, cujo desmantelamento foi concluído recentemente. Passos explicou que o tamanho do dique comporta esse serviço, que deve durar em torno de oito meses, considerando que as duas plataformas são similares e a curva de aprendizado adquirida pelas equipes do ERG no desmonte da P-32.

No caso dos Handymax, o Marenova — consórcio entre Ecovix e Mac Laren — iniciou o processamento de aço com um volume inicial e está na fase de desenvolvimento de engenharia, em parceria com a norueguesa Kongsberg. Há expectativa de que, na primeira quinzena de julho, cheguem ao estaleiro em Rio Grande pouco mais de 10.000 toneladas de chapas de aço importadas para o projeto dos Handy, o que permitirá aumentar o processamento atual.

Passos contou que os equipamentos intermediários já foram comprados. "Estamos adquirindo equipamentos e materiais com a engenharia que a Kongsberg já nos passou. A engenharia está avançada para suprimentos e estamos iniciando a engenharia de detalhamento. Os primeiros desenhos de detalhamento foram recebidos. Com o aço, vamos acelerar essa construção", projetou.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 103/2026
Página 96 de 96
Data: 22/06/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Para os gaseiros, a Ecovix vem avançando com a engenharia junto à Ghenova, em paralelo à espera da eficácia do contrato. A expectativa da Ecovix é que a eficácia saia na próxima semana. “Já recebemos MTO (Material Take Off), lista de materiais, para comprar o aço desse navio. Mesmo ainda em eficácia, avançamos e vamos conseguir acelerar a construção dos gaseiros”, acredita Passos.

Ele frisou que a construção conjunta dos navios dentro do estaleiro não traz preocupação tendo em vista a capacidade fabril do estaleiro, é até superior ao previsto nos contratos para esses 13 navios. Na avaliação da Ecovix, esse aspecto é favorável, na medida em que contribui para uma consolidação mais sustentável das atividades, aproveitamento de processos, manutenção e capacitação da mão de obra, além de fortalecer o poder de compra. “O cronograma não traz dificuldade operacional para nós”, garantiu Passos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 22/06/2026