

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 104/2026
Data: 23/06/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM CONTRATO MILIONÁRIO RESCINDIDO COM ASSESSORIA TÉCNICA NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
DP WORLD DESCOBRE GOLPE DURANTE SELEÇÃO DE VAGAS DE EMPREGO E ALERTA CANDIDATOS NO PORTO DE SANTOS	5
PORTO E RETROPORTO: VASOS COMUNICANTES.....	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
TRANSIÇÃO VERDE: ESTUDO PREVÊ 350 MIL EMPREGOS E IMPACTO DE 5% NO PIB DO NE	7
CORREIOS LEILOAM IMÓVEIS ESTA SEMANA; COMPLEXOS NA BA E SP VÃO À ÚLTIMA OFERTA	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
NO RIO GRANDE DO SUL, MINISTRO TOMÉ FRANCA ANUNCIA AÇÕES PARA OS SETORES AÉREO E HIDROVIÁRIO.....	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	11
DUPLICAÇÃO DA BR-080 AVANÇA E BENEFICIA MAIS DE 110 MIL MORADORES DO DISTRITO FEDERAL	11
PRESIDENTE LULA E MINISTRO GEORGE SANTORO INAUGURAM PRIMEIRA ETAPA DA NOVA SERRA DAS ARARAS, NO RIO DE JANEIRO	12
PORTAL PORTO GENTE	13
APS ENCERRA, POR ACORDO, CONTRATO DE R\$ 72,8 MILHÕES PARA ASSESSORIA TÉCNICA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ....	13
PORTO DE SANTOS BATE NOVO RECORDE E ULTRAPASSA 2,4 MILHÕES DE TEU NO ACUMULADO DO ANO	15
PORTO DO AÇU REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO DE LOCOMOTIVAS PARA EXPORTAÇÃO	16
BRASKEM INCORPORA NAVIO-TANQUE DE NOVA GERAÇÃO PARA TRANSPORTE DE NAFTA E REFORÇA ESTRATÉGIA DE DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA.....	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – COMPETIR POR CARGA É TAMBÉM FAZER LOGÍSTICA.....	19
OPINIÃO – ARTIGOS - “DRAGAGEM DA BAÍA DA BABITONGA IMPULSIONA NOVA ETAPA DO DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO”20	
POLÍTICA - PEC DO FIM DA 6X1 DEVE CONTINUAR PARADA NO SENADO	22
NACIONAL - HUB – CURTAS - RUMO ANUNCIA DANIEL ROCKENBACH COMO PRESIDENTE INTERINO	23
<i>Novo comando na Rumo</i>	23
<i>Momento de transição</i>	23
<i>Histórico</i>	23
<i>Em defesa do Ibama</i>	23
<i>Os críticos</i>	24
<i>Contra-argumento</i>	24
POLÍTICA - TSE MANDA REMOVER CONTEÚDOS CONTRA PT E FLÁVIO BOLSONARO	24
POLÍTICA - PARTIDOS ‘DIVIDEM’ PROPAGANDA GRATUITA	25
POLÍTICA - DEFESA TENTA ANULAR NO STF BUSCA E APREENSÃO CONTRA JAKES WAGNER	25
POLÍTICA - GOVERNO MIRA ATLETAS LIGADOS A BETS	26
POLÍTICA - REFORMA TRIBUTÁRIA: FLÁVIO BOLSONARO PROPÕE ‘TESOURAÇÃO’	27
POLÍTICA - SENADOR CRITICA LULA POR ATACAR TRUMP E EUA	28
TRANSPORTES - PORTOS - ABTP PREPARA MANIFESTO POR EDITAL DO TECON SANTOS 10	29
TRANSPORTES - PORTOS - SOJA, AÇÚCAR E CONTÊINERES LEVAM PORTO DE SANTOS A NOVO RECORDE ATÉ MAIO	30
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SÃO SEBASTIÃO OFERECE DESCONTOS PARA ATRAIR NOVAS CARGAS	31
TRANSPORTES - PORTOS - GERDAU É MULTADA POR DESCARTE IRREGULAR NA BAÍA DE TODOS-OS-SANTOS	32
TRANSPORTES - PORTOS - LPC LATINA ENGENHARIA VENCE LICITAÇÃO PARA OBRAS NA ILHA BARNABÉ	32
TRANSPORTES - PORTOS - GOVERNO DESISTE DE SUBSTITUTIVO AO PL DOS PORTOS	33
TRANSPORTES - PORTOS - APM TERMINALS SUAPE JÁ PREVÊ R\$ 250 MI EM FASE 2 DE EXPANSÃO	34
TRANSPORTES - PORTOS - MACEIÓ RECEBE CARAVANAS DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA NOS DIAS 1º E 2 DE JULHO	35
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE ITAJAÍ RECEBE MASTERPLAN PARA FUTURO TERMINAL DE CRUZEIROS.....	36
TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - OPINIÃO - DIA NACIONAL DO AGENTE MARÍTIMO	36
TRANSPORTES - RODOVIAS - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ABRE LICITAÇÃO DE OBRA VIÁRIA EM DIVINÓPOLIS	38
TRANSPORTES - RODOVIAS - DNIT LIBERA OITO QUILOMETROS DUPLICADOS DA BR-080/DF	39
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - COMITÊ DO FNAC APROVA R\$ 13,5 BI EM CRÉDITO PARA COMPANHIAS AÉREAS.....	39
PETRÓLEO E GÁS - BNDES E PETROBRAS UNEM AGENDA DE MINERAIS CRÍTICOS E CARBONO	41
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS VAI INVESTIR R\$ 6 BI EM BICOMBUSTÍVEIS EM CUBATÃO	42



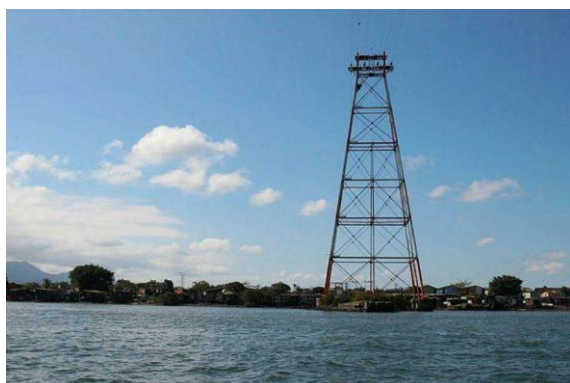
PETRÓLEO E GÁS - PROJETO CONTRA FRAUDES NO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS TRAVA NO SENADO	43
COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - EFICIÊNCIA DOS NEGÓCIOS E PRODUTIVIDADE NO BRASIL: O DESAFIO DA LIDERANÇA	44
FINANÇAS - MERCADO SOBE PREVISÃO DE INFLAÇÃO E VÊ SELIC EM 14% AO ANO EM 2026	45
FINANÇAS - IBOVESPA SOBE, MAS COM GIRO LIMITADO	46
FINANÇAS - OPINIÃO - MANAUS, REFORMA TRIBUTÁRIA E REINDUSTRIALIZAÇÃO: UMA OPORTUNIDADE PARA O BRASIL ..	47
JUSTIÇA - MORAES DECIDE ESTA SEMANA SE MANTÉM BOLSONARO PRESO EM CASA	48
JUSTIÇA - CASO MARIELLE: STF MANTÉM CONDENAÇÕES	49
PORTUGAL - BRASIL E PORTUGAL LANÇAM CHAMADA PARA INTERNACIONALIZAR STARTUPS DE TURISMO	50
INTERNACIONAL - GUSTAVO PETRO DENUNCIA FRAUDE NO 2º TURNO DA ELEIÇÃO NA COLÔMBIA	51
INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE ORMUZ VOLTOU AO NORMAL	52
JORNAL O GLOBO – RJ.....	53
PRESIDENTE DO CONSELHO DA VALE REAGE APÓS PREVI PEDIR DESTITUIÇÃO: 'FALSIDADE IDEOLÓGICA' E 'ABUSO DO DIREITO DE VOTO'	53
QUAL É A MENSAGEM DE TRUMP AO COMPARTILHAR REPORTAGEM QUE CITA DEBATE SOBRE INTEGRIDADE DE SISTEMA ELEITORAL BRASILEIRO?	55
AEROPORTOS DO RIO CRESCEM O DOBRO DA MÉDIA NACIONAL NOS CINCO PRIMEIROS MESES DO ANO	55
PETROBRAS ASSINA ACORDO DE COOPERAÇÃO COM MEXICANA PEMEX E PLANEJA ESTUDOS EM ÁGUAS PROFUNDAS NO GOLFO DO MÉXICO	56
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	58
PLANTA DE PROCESSAMENTO DE TERRAS RARAS CUSTARIA US\$ 1,65 BI, EM CENÁRIO CONSERVADOR	58
UNIÃO EUROPEIA ANUNCIA R\$ 1,56 BI PARA PROJETOS NO BRASIL, INCLUINDO EXTENSÃO DE CABO SUBMARINO.....	59
O FUTURO DA MINERAÇÃO É VERDE	60
MRV VENDE EMPREENDIMENTOS NOS EUA POR PREÇOS ABAIXO DA AVALIAÇÃO PARA REDUZIR DÍVIDA	61
VALOR ECONÔMICO (SP).....	63
BELÉM AINDA PRECISA TRANSFORMAR VISIBILIDADE EM LEGADO CONCRETO	63
PARÁ DEVE RECEBER US\$ 14,7 BILHÕES EM INVESTIMENTOS EM MINERAÇÃO	65
LOGÍSTICA PRECÁRIA TRAVA O DESENVOLVIMENTO DO PARÁ	66
FERROVIAS PROMETEM RECONFIGURAR O TRANSPORTE DE GRÃOS E MINÉRIOS	68
FEDERAÇÃO ARTICULA NOVO PORTO FLUVIAL PRÓXIMO A BELÉM	69
SUDESTE DO PARÁ AINDA ATRAI GENTE ATRÁS DE OPORTUNIDADES, REAIS OU IMAGINÁRIAS	70
MAIS EMBARCAÇÕES ATRAVESSAM ORMUZ, E NAVIOS DE GNL DO CATAR RETOMAM OPERAÇÕES, MOSTRAM DADOS.....	73
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	75
PETROBRAS E PEMEX VÃO COOPERAR EM E&P E EM PROCESSOS INDUSTRIAIS.....	75
ARTIGO - APOSENTADORIA ESPECIAL SEM IDADE MÍNIMA: DECISÃO DO STF IMPACTA MARÍTIMOS, OFFSHORE, PORTUÁRIOS E TRABALHADORES DA CONSTRUÇÃO NAVAL.....	76
PARANAGUÁ ASSUME VICE-LIDERANÇA NACIONAL NA MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS	78
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	78
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	78



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM CONTRATO MILIONÁRIO RESCINDIDO COM ASSESSORIA TÉCNICA NO LITORAL DE SÃO PAULO

Contrato sem licitação motivou abertura de inquérito do MPF para apurar sua regularidade
Por Bárbara Farias 23 de junho de 2026



Gestora do Porto continuará acompanhando projeto do túnel imerso que será instalado no canal de Santos (Vanessa Rodrigues/AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) rescindiu o contrato com a Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE), da Universidade de São Paulo (USP). A FDTE foi contratada para prestar assessoria técnica ao projeto do túnel imerso Santos-Guarujá no ano passado, por R\$ 72,8 milhões, sem licitação. A rescisão foi publicada no Diário Oficial da União da última sexta-feira (19).

O contrato foi formalizado em março de 2025 e tinha vigência de 40 meses. Em janeiro deste ano, o acordo foi suspenso após o Ministério Público Federal (MPF) abrir inquérito civil para apurar a regularidade da contratação da fundação com dispensa de licitação.

Em nota, a administração do Porto de Santos informou que o contrato “foi rescindido de forma amigável” porque a continuidade dos serviços se tornou desnecessária após mudanças feitas no modelo de gestão e concessão do empreendimento.

Questionada sobre eventual indenização devido à rescisão antecipada do contrato, a APS explicou que a fundação nem chegou a prestar serviço e que nenhum pagamento foi executado. “Não houve emissão de ordem de serviço, execução dos trabalhos ou qualquer pagamento à contratada. Também não haverá indenizações, multas ou outras obrigações financeiras decorrentes da rescisão”.

A gestora do Porto de Santos esclareceu ainda que “continuará acompanhando o desenvolvimento do projeto, especialmente em relação aos impactos sobre a infraestrutura e as operações portuárias, avaliando oportunamente eventual necessidade futura de apoio técnico especializado”.

A APS acrescentou que “deverá promover novas contratações especializadas voltadas ao gerenciamento financeiro, à fiscalização e ao acompanhamento técnico e de engenharia das obras (do túnel), de modo a assegurar a adequada aplicação dos recursos federais e a proteção dos interesses do Porto de Santos, em atendimento às diretrizes de governança e controle estabelecidas pelos órgãos competentes, inclusive pelo Tribunal de Contas da União (TCU)”.

Inquérito no MPF

Em janeiro, o Ministério Público Federal (MPF) instaurou inquérito civil para verificar a regularidade do contrato firmado pela APS com a FDTE para prestar assessoria técnica à execução do projeto do túnel Santos-Guarujá. A APS, então, suspendeu o contrato e nenhum pagamento chegou a ser executado.

Para A Tribuna, na época, o procurador da República Thiago Nobre afirmou que o MPF investigaria “a legalidade da dispensa de licitação”.

Entre os pontos da apuração estariam a verificação se a contratação direta da FDTE cumpriria os requisitos do Artigo 29, VII, da Lei 13.303/2016, especialmente quanto à justificativa de inviabilidade de competição, a pertinência do objeto e escolha da empresa e se o escopo contratado (gerenciamento do projeto do túnel) é, de fato, atribuição da APS. Além disso, o valor e a metodologia de precificação seriam investigados, uma vez que a APS utilizou como referência de custo uma concorrência da Dersa de 2014, apenas atualizada monetariamente, o que poderia não refletir os preços atuais de mercado para assessoria técnica.

Nobre salientou que havia preocupação com a duplicidade de gastos, visto que o Estado de São Paulo já contratou a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe) para estruturar o projeto.

O procurador também solicitou informações e documentos ao Tribunal de Contas da União (TCU), que confirmou a existência de um processo de representação em curso, e enviou cópias de instruções e decisões que foram juntadas aos autos do inquérito do MPF para subsidiar a investigação.

Na ocasião, o MPF informou que a APS defendeu a regularidade da contratação e informou que o contrato estava suspenso.

A fundação

A FDTE é uma fundação de direito privado, independente e sem fins lucrativos, criada pela Universidade de São Paulo (USP) em 1972. Administra e executa estudos, projetos e serviços de consultoria, conectando demandas tecnológicas e de inovação de órgãos públicos, empresas e organizações do terceiro setor a especialistas, dentro e fora da USP.

Em nível municipal, estadual ou federal, os gestores públicos e de empresas estatais contratam a FDTE para a realização de estudos e pesquisas que sirvam de base para a formulação de políticas ou execução de projetos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/06/2026

DP WORLD DESCOBRE GOLPE DURANTE SELEÇÃO DE VAGAS DE EMPREGO E ALERTA CANDIDATOS NO PORTO DE SANTOS

Operadora de terminais portuários detalha estratégia dos golpistas no processo seletivo; confira
Por A Tribuna.com.br 23 de junho de 2026



DP World tem golpe durante seleção de vagas de emprego e alerta candidatos no Porto de Santos (Alexsander Ferraz/AT)

Operadora de terminais portuários, sendo um deles no Porto de Santos, no litoral de São Paulo, a DP World tomou conhecimento de tentativas de golpe praticadas por terceiros que utilizam indevidamente o nome da empresa para abordar candidatos a oportunidades de emprego.

Em nota, a DP World esclarece que não realiza qualquer tipo de cobrança financeira em nenhuma etapa de seus processos seletivos, incluindo inscrição, participação em entrevistas, realização de exames, treinamentos ou contratação.

A DP World orienta candidatos e demais interessados a desconsiderar qualquer solicitação de pagamento, compartilhamento de dados bancários ou outra exigência financeira feita em nome da empresa.

"Em caso de dúvida, recomenda-se que as informações sejam verificadas exclusivamente por meio dos canais oficiais da companhia", completa.

A DP World encerra o texto lembrando que todos os processos seletivos da empresa são conduzidos por canais oficiais e seguem critérios transparentes de recrutamento e seleção.

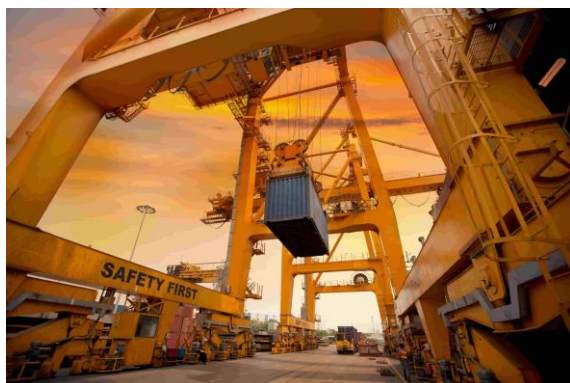
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/06/2026

PORTO E RETROPORTO: VASOS COMUNICANTES

Onde há planejamento e visão de Estado, há retroárea

Por Thiago Miller 23 de junho de 2026



(Imagem ilustrativa/Free pik)

Nas missões internacionais de que participamos e nas pesquisas sobre portos que são referências mundiais, sempre encontramos retroáreas operacionais contíguas aos portos e terminais portuários. Onde há planejamento e visão de Estado, há retroárea. Em alguns complexos, elas funcionam como extensões do próprio porto, de modo que quase não se percebe a linha divisória.

A literatura técnica chancela essa prática: o porto (área nobre e de capital intensivo) deve ter fluidez, velocidade e capacidade de giro. Deve ser, fundamentalmente, uma zona de passagem. Já a retroárea atua como o pulmão (buffer), amortecendo o impacto da chegada das cargas e abastecendo esse fluxo continuamente.

Na história do Porto de Santos, precisamente na origem de sua concessão, em 1892, surge o primeiro embate dessa simbiose: a disputa entre os antigos trapiches e os armazéns construídos pela Companhia Docas de Santos contíguos aos cais. Nascia ali um conflito histórico pela entrega e armazenagem da carga — controvérsia que foi objeto de um parecer jurídico de ninguém menos do que Rui Barbosa.

Após a devolução do complexo portuário de Santos à União em 1980, foi constituída a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) para gerir e explorar o patrimônio. Bastaram alguns anos de ineficiência estatal para que surgisse a necessidade de criar os Terminais Retroportuários Alfandegados (TRAs), com o objetivo claro de desafogar os pátios portuários.

Com a privatização dos terminais a partir da Lei de Modernização dos Portos em 1993, renasceu a disputa entre porto e retroporto pela armazenagem da carga de importação. Trata-se de uma contenda que perdura até hoje em uma interminável batalha que já atravessou todas as instâncias judiciais e administrativas.

Em 2001, por meio da Instrução Normativa no 114, a Receita Federal criou a figura do Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex). A solução visava agilizar e facilitar as exportações e, conseqüentemente, liberar espaço nos terminais portuários, que passaram a receber os contêineres já desembarçados (em regime de pré-stacking) para embarque imediato. Embora esses terminais não sejam alfandegados, neles permite-se o desembarço da carga de exportação.

Mais tarde, em 2013, na esteira da nova Lei dos Portos (Lei 12.815/13) — que passou a permitir que terminais autorizados (TUPs, sem processo licitatório) movimentassem cargas de terceiros —, editou-se a Medida Provisória 612/2013. Ela instituiu a figura do Centro Logístico Integrado Aduaneiro (Clia), alterando o regime jurídico dos terminais retroportuários alfandegados para que operassem sob licença, sem necessidade de licitação. A MP não foi votada no prazo regulamentar e caducou. O

resultado? Temos portos que podem ser autorizados sem licitação, mas a movimentação e a armazenagem na retroárea ainda dependem dela.

Nesse tempo, a tecnologia avançou significativamente e a fiscalização passou a ser remota. Se, por um lado, isso agilizou o processo de desembarço, por outro, encareceu os custos de instalação de recintos, portos e Redex - a Portaria RFB no 143/2022 elevou severamente a régua das exigências para garantir a segurança e o controle aduaneiro.

A despeito de algumas expansões, a oferta de infraestrutura portuária e retroportuária, em Santos, permanece a mesma, enquanto o volume de carga aumenta ano após ano. Acostumamo-nos aos gargalos e ao caos logístico.

Em recente debate, o mercado privado levantou-se a necessidade premente de coordenação e cooperação entre porto e retroporto — o que, na literatura e na experiência estrangeira, é o básico ordinário.

O segundo semestre promete um agravamento do caos: pressão de volume do agro e da indústria, sem incremento de infraestrutura. O debate que se avizinha não pode ser balizado por corporativismos ou disputas que retrocedem a 1892. Coordenar a relação porto-retroporto, garantindo segurança jurídica e simplificação burocrática, é o único caminho para que o Brasil pare de queimar dinheiro em filas de navios e caminhões. O porto precisa respirar, e precisamos compreender a teoria dos vasos comunicantes.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/06/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

TRANSIÇÃO VERDE: ESTUDO PREVÊ 350 MIL EMPREGOS E IMPACTO DE 5% NO PIB DO NE

Novo relatório da LSE e do iCS quantifica efeitos econômicos da atração de indústrias de baixo carbono para a região e estima até US\$ 60 bilhões em investimentos até 2035

Por Mariana Araújo



Estudo do ICs e CETEx aponta que o Nordeste reúne ativos conhecidos como elevado potencial eólico e solar para atração de indústrias – Foto: PEC Energia/Divulgação

O Nordeste ganhou novas estimativas para dimensionar o potencial econômico da transição verde energética. Estudo divulgado nesta terça-feira (23) pelo Centre for Economic Transition Expertise (CETEx), da London School of Economics and Political Science (LSE), e pelo Instituto de Clima e Sociedade (iCS), projeta que

a região poderá atrair entre US\$ 15 bilhões e US\$ 60 bilhões em investimentos ao longo da próxima década caso consiga capturar parte da demanda global por produção industrial de baixo carbono. Os dados fazem parte do relatório Brazil's Investment-led Growth in the Ecological Transition.

Mais do que reforçar o papel do Nordeste na agenda da transição energética, o estudo procura mensurar os efeitos econômicos dessa transformação. No cenário mais avançado modelado pelos pesquisadores, a região poderia adicionar US\$ 10,5 bilhões por ano em valor agregado direto,



equivalente a cerca de 3,6% do PIB nordestino. Quando considerados os efeitos indiretos e induzidos, o impacto total chegaria a aproximadamente 5% da economia regional.

As projeções também indicam aumento das exportações entre US\$ 3 bilhões e US\$ 7 bilhões anuais e ganhos fiscais de até US\$ 3 bilhões por ano para os governos estaduais e federal.

Empregos além dos parques eólicos

Um dos destaques do estudo é a estimativa de geração de empregos. Os pesquisadores calculam que a instalação de cadeias produtivas associadas à indústria verde poderá criar entre 40 mil e 170 mil empregos permanentes diretos até 2035. Considerando fornecedores, logística, comércio e serviços, o total pode alcançar entre 300 mil e 350 mil postos de trabalho.

Segundo Jorge Arbache, professor da Universidade de Brasília, membro sênior do iCS e um dos autores do relatório, os números podem ser ainda maiores.

“É preciso ter em conta que as estimativas que fizemos são muito conservadoras. Se houver coordenação, articulação e preparação adequadas, esse número pode ser substancialmente maior”, afirma.

Para o economista, o impacto mais relevante não virá da geração de energia em si, mas da instalação de cadeias industriais completas.

“Os setores que têm maior condição de oferecer esses benefícios são aqueles que possuem cadeias de valor mais longas. O aço verde tem uma cadeia extensa, com muitos provedores. Outro setor importante é a indústria química. O SAF e os combustíveis de baixo carbono também têm enorme potencial de multiplicação econômica”, diz.

O desafio é capturar a indústria com transição verde

O estudo sustenta que o Nordeste já reúne ativos conhecidos pelo mercado, como elevado potencial eólico e solar, disponibilidade de áreas para instalação industrial, portos de águas profundas e conexão com a rede nacional de transmissão.

A novidade do relatório está na tentativa de medir os ganhos associados à atração das indústrias consumidoras dessa energia.

A avaliação dos pesquisadores é que a região pode deixar de ser apenas exportadora de eletricidade renovável, hidrogênio verde ou matérias-primas e passar a sediar fábricas de aço verde, fertilizantes de baixo carbono, combustíveis sustentáveis de aviação (SAF) e produtos químicos verdes.

“O investidor não vem por acaso. Ele precisa conhecer as oportunidades e encontrar um ambiente coordenado. Só atraindo cadeias de valor longas, com fornecedores locais, é que vamos transformar potencial em desenvolvimento, empregos e arrecadação”, afirma Arbache.

Suaape aparece como ativo estratégico

Entre os exemplos citados pelo estudo está o complexo portuário de Suaape, apontado como uma infraestrutura capaz de conectar produção industrial, logística e exportação.

O relatório destaca que empreendimentos industriais intensivos em energia tendem a buscar locais onde possam operar próximos a portos, reduzindo custos logísticos e aumentando a competitividade internacional.

“O Nordeste tem alguns portos relativamente modernos, com acesso à energia e potencial para zonas de processamento de exportação. Esses fatores são extremamente atrativos para capitais estrangeiros que buscam aproveitar as vantagens do powershoring”, afirma o pesquisador.

A principal vantagem nordestina está na abundância de energia limpa. O relatório destaca que os fatores de capacidade dos parques eólicos da região frequentemente superam 50%, índice considerado elevado em padrões internacionais.

Janela de oportunidade tem prazo

Apesar das projeções otimistas, o estudo alerta que os resultados dependem de fatores como segurança regulatória, expansão da infraestrutura, qualificação de mão de obra e instrumentos de financiamento.

Os autores argumentam que existe uma disputa global em curso pelos investimentos relacionados à descarbonização e que outros países também estão se posicionando para receber esses projetos.

Para o Nordeste, a mensagem central do relatório é que a transição energética deixa de ser apenas uma agenda ambiental e passa a ser uma estratégia concreta de desenvolvimento econômico. Pela primeira vez, um estudo internacional apresenta projeções detalhadas indicando quanto essa oportunidade pode representar em investimentos, empregos, arrecadação e crescimento para a região.

Coordenação é o principal desafio

Apesar das vantagens competitivas, os pesquisadores alertam que o sucesso da estratégia dependerá da capacidade de coordenação institucional.

Para Arbache, o Nordeste já reúne condições favoráveis para atrair investimentos globais, mas precisa transformar esse potencial em uma agenda articulada de desenvolvimento.

“O ponto mais importante é a coordenação de políticas públicas e a coordenação dessas políticas com o setor privado. A região já oferece algumas das melhores condições do mundo em energia renovável, mas os investidores precisam conhecer essas oportunidades e ter segurança para investir”, afirma.

O economista destaca ainda a importância de iniciativas voltadas à atração de cadeias produtivas completas. “Só atraindo cadeias de valor longas, com provedores na região e no país, é que vamos converter potencial em desenvolvimento, empregos, arrecadação e impacto econômico local”, explica.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 23/06/2026

CORREIOS LEILOAM IMÓVEIS ESTA SEMANA; COMPLEXOS NA BA E SP VÃO À ÚLTIMA OFERTA

As sessões online serão realizadas nos dias 24 e 25 de junho, com descontos progressivos que podem chegar a 25% sobre imóveis dos Correios

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Complexo dos Correios em São Paulo que será leiloado/Foto: divulgação

Enquanto o São João mobiliza diversos municípios nordestinos, os Correios colocam à venda 32 imóveis comerciais em 14 estados, por meio da plataforma VIP Leilões. As sessões online serão realizadas nos dias 24 e 25 de junho, sempre às 14h, com descontos progressivos que podem chegar a 25%. No primeiro dia, serão ofertados 22 lotes em estados como Bahia, Ceará, Pernambuco, Rio Grande do Norte e São Paulo. Os interessados já podem consultar editais, fotos dos imóveis

e agendar visitas pelo portal da leiloeira. Entre os destaques estão os complexos da Pituba, em Salvador (BA); e da Vila Leopoldina, em São Paulo (SP), que chegam à última oferta.



Entre os destaque do dia 24 de junho estão um prédio de dois pavimentos na Rua Chile, 178, no bairro Ribeira, em Natal (RN) com 1.092 m² de área construída sobre terreno foreiro à União Federal de 589,37 m². Tombado pelo IPHAN, o imóvel ocupa posição de bens culturais do país. O valor de avaliação do imóvel é de R\$ 2 milhões. Na terceira oferta chega a R\$ 1,5 milhão.

Na Grande São Paulo, um prédio comercial na Rua Padre Celestino, 666, no Jardim Santa Francisca, em Guarulhos (SP), integra o lote com terreno de 864,57 m² e área construída de 210,50 m². Localizado em um dos principais polos logísticos e industriais da região metropolitana, o imóvel tem valor de avaliação de R\$ 3,3 milhões, com possibilidade de arrematação por R\$ 2,5 milhões na terceira oferta.

No dia 25 de junho, 10 lotes vão a leilão com descontos de até 25%. Os imóveis estão localizados na Bahia, Ceará, Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso, Pará, Rio Grande do Sul e São Paulo. Entre os destaques estão os complexos da Vila Leopoldina, na capital paulista, e da Pituba, em Salvador, dois dos maiores ativos do portfólio e que chegam à última oferta desta rodada.

Destaque no portfólio dos Correios

O Complexo Baumann, situado nas ruas Hassib Mofarrej (nºs 91 e 205) e Baumann (nº 14), na Vila Leopoldina, em São Paulo (SP), figura entre os maiores ativos do portfólio. Com terreno estimado em 22 mil m² e área construída de 20.718 m², o bem tem avaliação de R\$ 135,1 milhões. Na terceira oferta, o valor mínimo é de R\$ 101,3 milhões.

De escala ainda maior, o complexo da Avenida Paulo VI, 190, no bairro Pituba, em Salvador (BA), reúne edifício empresarial de 20 pavimentos, edificação anexa, auditório e restaurante, totalizando 41.947 m² de área construída sobre terreno de 34.689 m². O conjunto está avaliado em R\$ 130,3 milhões, e valor de oportunidade de R\$ 97,8 milhões na terceira oferta.

Condições de pagamento

Em todos os leilões dos Correios, o pagamento à vista pode ser realizado em até 60 dias corridos a partir da data da licitação. Quitaões em até 30 dias não sofrem reajuste; após esse prazo, o saldo é corrigido pelo IGP-M. O sinal de garantia e a comissão do leiloeiro devem ser quitados em até 24 horas após o encerramento de cada sessão.

A condução dos leilões será realizada de forma totalmente online através da plataforma VIP Leilões, empresa especializada em desmobilização de ativos. Os interessados já podem acessar os editais, consultar fotos dos imóveis e agendar visitas por meio do portal oficial da leiloeira.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 23/06/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

NO RIO GRANDE DO SUL, MINISTRO TOMÉ FRANCA ANUNCIA AÇÕES PARA OS SETORES AÉREO E HIDROVIÁRIO

Agenda inclui transferência da gestão do Aeroporto de Caxias do Sul para a Infraero, visita à Eclusa de Amarópolis e anúncios voltados à ampliação da navegabilidade no estado

Nesta terça-feira (23), o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, cumpre agenda no Rio Grande do Sul, com foco no fortalecimento das infraestruturas aeroportuária e hidroviária. Em Caxias do Sul, o ministro participa da cerimônia de transferência da outorga do Aeroporto Hugo Cantergiani para a Infraero. A medida atende a uma demanda histórica da região e permitirá que a estatal federal assuma a gestão do terminal.



Na área hidroviária, a agenda inclui visita técnica à Barragem e Eclusa de Amarópolis, em General Câmara. O local passa por um processo de modernização financiado pelo Governo do Brasil, com investimento de R\$ 168,1 milhões destinado ao aumento da segurança, da eficiência operacional e da confiabilidade da navegação interior.

Ainda em Amarópolis, o ministro participa da assinatura da ordem de serviço para elaboração dos projetos e execução da dragagem de manutenção da hidrovia da Lagoa Mirim. Com investimento de R\$ 57,9 milhões, a iniciativa busca ampliar a segurança da navegação, melhorar a eficiência logística regional e fortalecer a integração entre Brasil e Uruguai. Na ocasião, também será anunciada a abertura da consulta pública para a concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim, projeto que reúne portos, canais e hidrovias em um modelo inédito de gestão integrada da infraestrutura aquaviária brasileira.

Credenciamento

Os profissionais de imprensa interessados em acompanhar as cerimônias devem solicitar credenciamento pelo e-mail: ascom@mpor.gov.br, informando o nome completo, RG ou CPF e veículo de imprensa.

Serviço – Caxias do Sul

- Evento: Cerimônia de Transferência da Outorga do Aeroporto de Caxias do Sul para a Infraero
- Data: terça-feira, 23 de junho
- Horário: 10h
- Local: Aeroporto Hugo Cantergiani – Terraço (2º andar) – Av. Salgado Filho, nº 3.451, Bairro Salgado Filho, Caxias do Sul (RS)

Serviço – Amarópolis

- Evento: Visita técnica à Eclusa de Amarópolis
- Data: terça-feira, 23 de junho
- Horário: antes da cerimônia de assinatura da ordem de serviço
- Local: Eclusa de Amarópolis – Rua Venâncio Aires, 600, Vila de Santo Amaro, General Câmara (RS)

Serviço – Lagoa Mirim

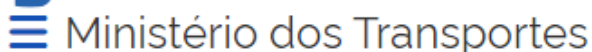
- Evento: Assinatura da ordem de serviço para dragagem da Lagoa Mirim e anúncio da abertura da consulta pública para concessão da hidrovia
- Data: terça-feira, 23 de junho
- Horário: 15h30
- Local: Eclusa de Amarópolis – Rua Venâncio Aires, 600, Vila de Santo Amaro, General Câmara (RS)

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

Data: 23/06/2026



Presidência da República



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

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

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.



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

“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: 23/06/2026

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.

CRENCIAMENTO

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: 23/06/2026



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

APS ENCERRA, POR ACORDO, CONTRATO DE R\$ 72,8 MILHÕES PARA ASSESSORIA TÉCNICA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

APS rescinde contrato de R\$ 72,8 milhões com fundação ligada à USP para assessoria do túnel Santos-Guarujá

Acordo firmado em 2025 previa suporte técnico ao desenvolvimento do projeto da ligação seca entre as duas cidades e havia sido alvo de investigação do Ministério Público Federal.

Redação Portogente

A Autoridade Portuária de Santos (APS) encerrou, por meio de acordo entre as partes, o contrato firmado com a Fundação para Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE), entidade vinculada à Universidade de São Paulo (USP), que previa a prestação de assessoria técnica especializada ao projeto da ligação seca entre Santos e Guarujá.



A Autoridade Portuária de Santos (APS) encerrou, por meio de acordo entre as partes, o contrato firmado com a Fundação para Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE), entidade vinculada à Universidade de São Paulo (USP), que previa a prestação de assessoria técnica especializada ao projeto da ligação seca entre Santos e Guarujá. O contrato, identificado como APS/012.2025, havia sido celebrado em fevereiro de 2025, com valor global de R\$ 72,8 milhões e prazo de execução de 40 meses.

A rescisão foi formalizada em 17 de junho deste ano e teve seu extrato publicado posteriormente no Diário Oficial da União. Segundo o documento oficial, a contratação tinha como objetivo apoiar o acompanhamento, a gestão e o controle do processo de desenvolvimento e consolidação do projeto da futura travessia subaquática entre os dois municípios da Baixada Santista.

O encerramento do vínculo foi respaldado por parecer jurídico emitido pela APS em maio deste ano e contou com as assinaturas do presidente da estatal, Anderson Pomini, do diretor de Infraestrutura da autoridade portuária e de representantes da fundação. O extrato publicado não detalha os motivos que levaram as partes à rescisão consensual nem informa se haverá uma nova contratação para a mesma finalidade.

Contrato foi alvo de investigação do MPF

O contrato entre a APS e a FDTE já vinha sendo acompanhado por órgãos de controle. Meses antes da rescisão, o Ministério Público Federal (MPF) instaurou inquérito para apurar a regularidade da contratação, principalmente em razão da ausência de processo licitatório.

Na ocasião, a APS foi formalmente notificada pelo órgão e sustentou a legalidade do procedimento adotado. A autoridade portuária informou ainda que a execução contratual encontrava-se suspensa administrativamente enquanto eram realizadas as análises dos órgãos fiscalizadores.

Durante o andamento das investigações, a APS também destacou que nenhum pagamento havia sido realizado à fundação até aquele momento.

Outro aspecto observado pelo MPF foi a possível sobreposição de despesas públicas relacionadas ao mesmo empreendimento. Enquanto a APS contratava a FDTE para prestar apoio técnico ao projeto, o Governo do Estado de São Paulo mantinha contrato com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe) para estruturar a iniciativa.

A existência de duas estruturas de assessoramento voltadas ao mesmo projeto, financiadas por diferentes entes públicos, foi apontada como um dos fatores que motivaram o aprofundamento das análises sobre a contratação.

✦ **Destaque:** O contrato rescindido previa assessoria técnica especializada ao desenvolvimento do projeto do túnel Santos-Guarujá e possuía valor global de R\$ 72,8 milhões.

Túnel Santos-Guarujá é considerado projeto estratégico

A ligação seca entre Santos e Guarujá é uma das obras de infraestrutura mais aguardadas do litoral paulista e uma reivindicação histórica da região. O projeto prevê a construção de um túnel imerso sob o canal do Porto de Santos, tecnologia inédita na América Latina.

A estrutura deverá possuir aproximadamente 860 metros de extensão e seis faixas de rolamento, sendo três em cada sentido. A expectativa é reduzir drasticamente o tempo de deslocamento entre as

duas cidades, atualmente dependente das balsas ou de trajetos rodoviários mais longos pela Rodovia Cônego Domênico Rangoni (Piaçaguera-Guarujá).

Com a implantação da travessia, o percurso poderá ser realizado em cerca de um minuto e meio, trazendo benefícios para a mobilidade urbana, para a logística portuária e para a integração regional.

Concessão é conduzida pelo Governo de São Paulo

O empreendimento está sendo desenvolvido por meio de uma parceria público-privada (PPP) liderada pelo Governo do Estado de São Paulo. O contrato de concessão, com duração de 30 anos, foi firmado com o grupo português Mota-Engil, vencedor do leilão realizado em janeiro deste ano.

Os investimentos previstos para a obra somam bilhões de reais, contando com aportes do governo estadual e da União. Nesse contexto, a contratação paralela realizada pela APS para apoio técnico ao projeto acabou atraindo atenção dos órgãos de controle, especialmente diante da existência de outras consultorias já contratadas para o desenvolvimento da mesma iniciativa.

Com a rescisão do contrato da FDTE, permanece a expectativa sobre os próximos passos da Autoridade Portuária de Santos em relação ao acompanhamento técnico do empreendimento, considerado uma das principais obras de infraestrutura em andamento no Estado de São Paulo.

Análise Portogente:

A rescisão do contrato entre a APS e a FDTE encerra um capítulo que vinha sendo acompanhado por órgãos de controle e que levantou questionamentos sobre a necessidade de estruturas paralelas de assessoramento para um mesmo projeto estratégico. Embora o desenvolvimento do túnel Santos-Guarujá siga sob responsabilidade do modelo de concessão liderado pelo Governo do Estado de São Paulo, a decisão reforça a importância da coordenação institucional e da transparência na aplicação dos recursos públicos destinados a uma das mais relevantes obras de mobilidade e logística do país.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/06/2026

PORTO DE SANTOS BATE NOVO RECORDE E ULTRAPASSA 2,4 MILHÕES DE TEU NO ACUMULADO DO ANO

Porto de Santos supera 500 mil TEU em maio e mantém melhor marca histórica da série

Resultado mensal reforça o crescimento da movimentação de contêineres e consolida novo recorde histórico nos cinco primeiros meses de 2026.



Junho de 2026 | Porto de Santos

O Porto de Santos voltou a registrar recorde na movimentação de contêineres em maio, ultrapassando a marca de 500 mil TEU no mês e alcançando 2,4 milhões de TEU no acumulado dos cinco primeiros meses de 2026.

Destaque: O complexo santista atingiu a melhor marca histórica para o período janeiro-maio, reforçando sua posição como

principal hub logístico da América Latina.

O Porto de Santos não dá sinais de desaceleração. A movimentação de contêineres no complexo santista voltou a bater recorde em maio, com mais de 500 mil TEU (unidade padrão de medida para



contêineres) processados no mês. No acumulado dos cinco primeiros meses de 2026, o porto já soma 2,4 milhões de TEU, a melhor marca da série histórica para o período.

“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”, avalia o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

Carga geral também bate recorde

O desempenho nos contêineres acompanha a tendência do movimento geral de cargas. De janeiro a maio, Santos movimentou 75,65 milhões de toneladas, novo recorde histórico, com alta de 4,7% sobre 2025 e de 3,9% em relação ao patamar anterior, registrado em 2024 (72,84 milhões de toneladas).

Os destaques do período seguem sendo o complexo soja, grãos e farelo, que cresceu 5,5% e superou 25,72 milhões de toneladas, e o açúcar, com alta de 10,2% frente a 2025 e quase sete milhões de toneladas movimentadas.

2,4 milhões	- TEU em 2026
75,65 mi t	- Cargas movimentadas
+4,7%	- Crescimento anual

Nos embarques, o total chegou a 55,95 milhões de toneladas, avanço de 4,3% sobre o ano passado. Já os desembarques somaram 19,70 milhões de toneladas, crescimento de 5,7%.

Maio registra ajuste na movimentação de celulose

Na comparação mensal, maio fechou com queda em relação ao mesmo período de 2025, efeito de um ajuste na movimentação de celulose. O produto havia registrado salto fora da curva em maio do ano passado, com alta de 45,5%, e este ano recuou 34,8%. No total, o porto movimentou 16,37 milhões de toneladas no mês, retração de 1,7% frente a maio de 2025.

O reflexo da carga solta, categoria que inclui a celulose, explica parte da queda nos embarques do mês, que somaram 12,26 milhões de toneladas, 4,1% menos que os 12,79 milhões registrados em maio de 2025. O açúcar também recuou nos embarques (-13,9%), enquanto o complexo soja teve baixa mais discreta (-0,6%).

Já os desembarques mantiveram a trajetória de alta: 4,11 milhões de toneladas em maio, crescimento de 6,2% sobre o mesmo mês do ano anterior. O destaque ficou com o adubo, que avançou 19,4% e somou 2,94 milhões de toneladas, contra 2,46 milhões em maio de 2025.

Análise Portogente

Os números confirmam que o Porto de Santos continua ampliando sua capacidade de absorção de cargas mesmo antes da entrada de novos investimentos estruturantes, como o futuro Tecon 10. O crescimento consistente dos contêineres, aliado ao avanço das cargas do agronegócio e dos desembarques de fertilizantes, reforça o papel estratégico do complexo santista para a logística nacional. Ao mesmo tempo, os dados mostram que oscilações pontuais em segmentos específicos, como a celulose, não alteram a trajetória de expansão observada ao longo de 2026.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 23/06/2026

PORTO DO AÇU REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO DE LOCOMOTIVAS PARA EXPORTAÇÃO

Porto do Açú realiza primeira exportação de locomotivas para a Austrália

Carga da Wabtec produzida em Minas Gerais teve logística integrada conduzida pela Action Agenciamento de Cargas e reforça o crescimento do Terminal Multicargas no segmento de cargas de projeto.

Transporte e Logística | Porto do Açu



Primeira operação de movimentação de locomotivas para exportação no Porto do Açu. Foto: Divulgação

O Porto do Açu realizou sua primeira operação de movimentação de locomotivas voltadas à exportação, embarcando 17 unidades produzidas pela Wabtec em Contagem (MG) com destino à Austrália.

O Porto do Açu, no norte do estado do Rio de Janeiro, realizou sua primeira operação de movimentação de locomotivas voltadas à exportação. Ao todo, 17 unidades produzidas em Contagem (MG) pela Wabtec — empresa global de tecnologia e soluções para transporte ferroviário — foram embarcadas para a Austrália. A Action Cargo ficou responsável pela logística desde o transporte terrestre até o frete marítimo internacional.

Destaque: As 17 locomotivas embarcadas totalizaram aproximadamente 2 mil toneladas e consolidam o Porto do Açu como alternativa estratégica para operações especiais e cargas de projeto.

"A operação reforça a capacidade do Porto do Açu de estruturar soluções logísticas sob medida para cargas de projeto, com disponibilidade de área para armazenagem e flexibilidade operacional para atender demandas específicas dos clientes", ressalta João Braz, diretor de terminais e logística do Porto do Açu.

Operação em três etapas

As locomotivas foram armazenadas e preparadas para embarque no Terminal Multicargas (T-Mult). Cada unidade possui aproximadamente 20,5 metros de comprimento, 3,07 metros de largura, 4,09 metros de altura e pesa cerca de 115 toneladas, totalizando quase 2 mil toneladas na operação completa.

A primeira movimentação, com três unidades, foi realizada em dezembro de 2025. A segunda, com sete locomotivas, ocorreu em março de 2026. A terceira e última etapa, também com sete unidades, foi concluída em maio, totalizando as 17 unidades inicialmente previstas.

Para o sucesso dessa operação foi fundamental a integração entre os envolvidos na construção de soluções logísticas customizadas e a flexibilidade para atender aos requisitos do projeto.

"O Porto do Açu foi essencial na operação visto a necessidade de criar condições de fumigação e lavagem de toda a locomotiva dentro da Zona Primária do Porto para atender as necessidades das autoridades Australianas", comenta Leonardo Andrade, da Action.

"A exportação das 17 locomotivas exigiu um planejamento logístico robusto, considerando as características e dimensões dos equipamentos. Nesse cenário, a escolha do Porto do Açu foi fundamental para o sucesso da operação, oferecendo as condições necessárias para garantir eficiência, segurança e competitividade em todas as etapas", reforça Thiago Elias, Gerente de Logística e Transporte da Wabtec LATAM.

17	Locomotivas exportadas
115 t	Peso por unidade
≈ 2 mil t	Volume total movimentado

Crescimento das cargas de projeto

A operação com locomotivas reforça o crescimento do T-Mult no segmento de cargas de projeto. Em 2025, o Terminal bateu recorde histórico, com 2,1 milhões de toneladas movimentadas (incluindo granel sólido, breakbulk e cargas de projeto), registrando crescimento de 15,9% frente ao ano anterior e ampliando seu portfólio de cargas e clientes.

Análise Portogente

A exportação das locomotivas da Wabtec demonstra a crescente capacidade dos portos brasileiros de atender operações logísticas complexas e de alto valor agregado. O Porto do Açu reforça sua vocação para cargas de projeto, oferecendo infraestrutura, flexibilidade operacional e serviços customizados que ampliam sua competitividade no cenário internacional. A diversificação das operações fortalece o papel dos portos privados como importantes plataformas para a indústria nacional acessar mercados globais.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/06/2026

BRASKEM INCORPORA NAVIO-TANQUE DE NOVA GERAÇÃO PARA TRANSPORTE DE NAFTA E REFORÇA ESTRATÉGIA DE DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA

Braskem inicia operações do navio-tanque Blooming Future e reduz emissões no transporte marítimo

Nova embarcação da Braskem Trading & Shipping foi projetada para emitir cerca de 30% menos CO₂ que os navios atualmente utilizados pela companhia e reforça a estratégia de descarbonização da logística marítima.



 **22 de junho de 2026** |  **Navegação e Logística Marítima**

Destaque: O novo navio-tanque poderá reduzir cerca de 6,5 mil toneladas de CO₂ por ano, reforçando a estratégia da Braskem de modernização da frota e alinhamento às metas globais de descarbonização do transporte marítimo.

A Braskem iniciou as operações do Blooming Future, novo navio-tanque do tipo LR1 incorporado à frota da Braskem Trading & Shipping (BT&S), em um movimento que combina renovação de ativos marítimos, eficiência operacional e redução de emissões no transporte internacional de matérias-primas.

A embarcação será empregada principalmente no transporte de nafta, insumo estratégico para a indústria petroquímica e matéria-prima utilizada na produção de resinas termoplásticas e outros derivados químicos fabricados pela companhia.

Eficiência energética e redução de emissões

Construído com foco em eficiência energética, o Blooming Future foi projetado para reduzir em aproximadamente 30% as emissões de dióxido de carbono (CO₂) em comparação com navios atualmente utilizados pela empresa. Segundo estimativas da Braskem, a redução pode alcançar cerca de 6,5 mil toneladas de CO₂ por ano.

A entrada em operação ocorre em um momento em que armadores, operadores logísticos e embarcadores globais aceleram investimentos para adequar suas frotas às metas internacionais de descarbonização estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO), que prevê reduções progressivas das emissões do transporte marítimo nas próximas décadas.



"O Blooming Future transportará nafta para apoiar nossa produção industrial, operando 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", afirma Hardi Schuck, diretor da Braskem Trading & Shipping.

Preparado para combustíveis de menor impacto

Classificado como IMO Tipo 3 — categoria destinada ao transporte de produtos químicos e derivados de petróleo com menor grau de periculosidade relativa — o navio foi equipado com motores preparados para o uso de biocombustíveis e sistemas voltados à otimização do desempenho energético durante as viagens.

Com dimensões típicas da classe LR1 (Long Range 1), segmento amplamente utilizado em rotas internacionais de produtos líquidos a granel, a embarcação possui elevada capacidade de carga. Segundo a companhia, o volume transportado equivale a aproximadamente 35 piscinas olímpicas.

30%	Menos emissões de CO ₂
6,5 mil t	CO ₂ evitado por ano
35	Piscinas olímpicas em capacidade de carga

Estratégia de expansão da frota

A incorporação do Blooming Future faz parte do plano de expansão da Braskem Trading & Shipping, que prevê a operação de quatro navios-tanque da categoria LR1 até o início de 2027.

A estratégia reflete uma tendência observada em grandes embarcadores globais, que vêm buscando maior controle logístico sobre o transporte de matérias-primas e produtos acabados, ao mesmo tempo em que investem em embarcações mais eficientes para reduzir custos operacionais e a intensidade de carbono de suas cadeias de suprimentos.

No setor petroquímico, a logística marítima desempenha papel fundamental na competitividade das operações, especialmente no abastecimento de matérias-primas como a nafta, transportada em grandes volumes entre centros produtores e polos industriais. A adoção de navios mais eficientes tende a contribuir não apenas para metas ambientais corporativas, mas também para ganhos de produtividade e previsibilidade nas operações globais de transporte.

Análise Portogente

A entrada em operação do Blooming Future ilustra uma transformação crescente no transporte marítimo internacional. Mais do que ampliar capacidade logística, armadores e embarcadores passam a incorporar eficiência energética e redução de emissões como fatores centrais de competitividade. Em um cenário de exigências regulatórias cada vez mais rigorosas, embarcações preparadas para combustíveis de menor impacto ambiental tendem a se tornar padrão nas principais rotas globais de comércio.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/06/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – COMPETIR POR CARGA É TAMBÉM FAZER LOGÍSTICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Portos não atraem carga esperando que ela apareça. Atraem carga quando oferecem condições — tarifárias, operacionais, logísticas — que tornam sua escolha racional para o embarcador. O Porto de São Sebastião, no Litoral Norte de São Paulo, compreendeu essa lógica ao anunciar um desconto de 35% nas tarifas portuárias para graneis sólidos que ainda não fazem parte de sua pauta de operações. A medida é simples na forma, mas revela uma mudança de postura que merece reconhecimento: a de

uma autoridade portuária que não se limita a operar o que já chega, mas vai buscar ativamente o que ainda não chegou.

O argumento econômico por trás do desconto é sólido. Infraestrutura portuária tem custo fixo elevado — cais, guindastes, pátios, equipes de operação — que se distribui sobre o volume de carga movimentada. Quanto maior o volume, menor o custo por tonelada e mais margem o porto tem para oferecer tarifas competitivas sem comprometer seu equilíbrio financeiro. O raciocínio é o mesmo que sustenta estratégias de precificação em qualquer ativo de uso intensivo: a capacidade ociosa não gera receita, mas gera custo. Atrair uma nova carga com desconto inicial que viabilize a operação é, portanto, decisão financeiramente racional, não um subsídio disfarçado de política comercial.

A escolha da gipsita como exemplo concreto não é aleatória. Com potencial de movimentação de aproximadamente 8 mil toneladas por dia e a vantagem operacional de permitir manuseio mesmo em períodos de chuva, fator crítico para terminais que operam granéis e sofrem interrupções frequentes por condições climáticas, a matéria-prima reúne características que fazem dela uma âncora lógica para a estratégia de diversificação do porto. Gipsita é insumo de cimento e fertilizantes, dois setores com demanda crescente ligada ao agronegócio e à construção civil. Capturar parte desse fluxo para São Sebastião é ampliar a relevância do terminal na cadeia logística paulista e reduzir, em alguma medida, a pressão sobre Santos, o porto mais congestionado do hemisfério sul.

O BE News considera que a iniciativa de São Sebastião aponta para um debate mais amplo que o setor portuário brasileiro ainda não travou com a profundidade necessária: o da especialização e da complementaridade entre portos de uma mesma região. Santos concentra hoje volume desproporcional das cargas do estado de São Paulo e do Centro-Sul do País, operando próximo ao limite de sua capacidade, enquanto terminais vizinhos com infraestrutura disponível permanecem subutilizados. Não se trata de competição entre portos, mas de racionalidade logística. Uma política que induza a distribuição de cargas por diferentes terminais com base em suas vantagens comparativas reais, como tipo de carga, calado disponível, conexão com o hinterland, custo operacional, teria impacto direto na eficiência do sistema portuário como um todo e, consequentemente, no custo logístico que o Brasil paga por sua dependência excessiva de um único hub.

A administração do Porto de São Sebastião age dentro de suas prerrogativas ao adotar uma política tarifária que busca ampliar sua carteira de cargas, dando um passo que merece ser seguido e que o Governo Federal deveria incentivar de forma coordenada em outros portos com capacidade ociosa e potencial logístico subutilizado. O Brasil não pode continuar tratando sua rede portuária como um conjunto de terminais que competem entre si sem coordenação, enquanto Santos sufoca e o custo logístico nacional permanece entre os mais altos do mundo. A disputa por carga nova, quando bem conduzida, não enfraquece o sistema, mas o fortalece. É isso que São Sebastião está tentando fazer. Que não precise fazer sozinho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - “DRAGAGEM DA BAÍA DA BABITONGA IMPULSIONA NOVA ETAPA DO DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO”



RICARDO ARTÉN

CEO do Porto Itapoá

opinioao@portalbenews.com.br

Mais do que uma obra de engenharia, o aprofundamento do canal representa um investimento no futuro. Trata-se de uma iniciativa capaz de gerar impactos positivos duradouros sobre a economia, estimular novos investimentos, fortalecer cadeias produtivas e ampliar a participação do Brasil nas grandes rotas do comércio marítimo.

A evolução do transporte marítimo mundial vem impondo novos desafios aos portos. À medida que as embarcações se tornam maiores, mais eficientes e capazes de transportar volumes cada vez mais expressivos de cargas, a infraestrutura portuária precisa acompanhar essa transformação. Em Santa Catarina, uma das respostas a essa nova realidade está sendo construída na Baía da Babitonga.

Considerada uma das principais obras de infraestrutura em andamento no país, a dragagem de aprofundamento e alargamento do canal de acesso ao complexo portuário da região representa um marco para a logística brasileira. Com investimentos superiores a R\$ 300 milhões e conclusão prevista para 2026, o projeto permitirá que a Baía da Babitonga receba navios de até 366 metros de comprimento, colocando Santa Catarina em um grupo seleto de complexos portuários aptos a operar embarcações dessa categoria com maior eficiência.

A obra prevê o aumento da profundidade do canal externo dos atuais 14 metros para, no mínimo, 16 metros. A mudança pode parecer simples à primeira vista, mas seus impactos são profundos. O aprofundamento garantirá mais segurança às operações, maior flexibilidade para as escalas marítimas e permitirá que os terminais da região acompanhem a evolução da frota internacional, que segue em processo de crescimento em busca de ganhos de escala e redução de custos.

Na prática, a dragagem fortalece a posição estratégica do complexo portuário da Baía da Babitonga nas rotas globais de navegação. O aumento da capacidade operacional amplia as possibilidades de atracação de novos serviços marítimos e contribui para consolidar Santa Catarina como um dos principais corredores logísticos do comércio exterior brasileiro.

Os benefícios, entretanto, vão muito além da atividade portuária. Uma infraestrutura mais eficiente impacta diretamente a competitividade de diversos setores econômicos. Indústrias, produtores rurais, exportadores, importadores e empresas de logística tendem a se beneficiar de operações mais ágeis, maior previsibilidade e custos mais competitivos ao longo das cadeias produtivas.

Em um cenário internacional cada vez mais desafiador, marcado pela necessidade de ganhos de produtividade e pela busca por maior eficiência logística, investimentos em infraestrutura tornam-se fundamentais para sustentar o crescimento econômico e ampliar a inserção do Brasil no comércio global. Nesse contexto, a obra da Baía da Babitonga representa uma iniciativa estratégica não apenas para Santa Catarina, mas para todo o País.

Outro aspecto que torna o projeto ainda mais relevante é seu caráter inovador. O modelo de financiamento adotado é inédito no Brasil. Os recursos para a execução da obra estão sendo aportados pelo Porto Itapoá, em uma parceria construída com o Porto de São Francisco do Sul e o Governo de Santa Catarina. O projeto financeiro, construído sob a forma de um contrato de mútuo, prevê o retorno dos investimentos ao longo dos anos, de acordo com o aumento do tamanho e número de navios adicionais que passarão a atracar nos terminais da Baía da Babitonga.

Essa solução demonstra como a cooperação entre os setores público e privado pode acelerar projetos estruturantes e criar novos caminhos para viabilizar investimentos essenciais ao desenvolvimento do país. Mais do que atender às necessidades atuais, o modelo abre espaço para que futuras iniciativas de infraestrutura possam ser concebidas de forma mais ágil e sustentável.

A sustentabilidade, aliás, é outro diferencial da obra. Pela primeira vez no Brasil, os sedimentos retirados durante uma dragagem portuária estão sendo reaproveitados em um projeto de recuperação costeira. O material será utilizado no alargamento da faixa de areia da praia de Itapoá, que nos últimos anos vem sofrendo os efeitos da erosão marítima.

A iniciativa representa uma solução ambientalmente responsável e demonstra que desenvolvimento econômico e preservação podem caminhar juntos. Além de fortalecer a infraestrutura logística da região, o projeto contribui para a proteção do litoral e para a valorização de um importante patrimônio natural catarinense.

A Baía da Babitonga já possui características naturais que a colocam em posição privilegiada. Suas águas abrigadas, a profundidade natural e as condições favoráveis à navegação fazem da região um dos ambientes mais propícios para operações portuárias no Brasil. Com a conclusão da dragagem, essas vantagens serão potencializadas, ampliando ainda mais a competitividade do complexo e sua capacidade de responder às demandas do mercado internacional.

Mais do que uma obra de engenharia, o aprofundamento do canal representa um investimento no futuro. Trata-se de uma iniciativa capaz de gerar impactos positivos duradouros sobre a economia, estimular novos investimentos, fortalecer cadeias produtivas e ampliar a participação do Brasil nas grandes rotas do comércio marítimo.

Ao preparar a Baía da Babitonga para receber uma nova geração de embarcações, Santa Catarina reafirma sua vocação logística e dá mais um passo para consolidar sua posição como um dos principais pólos portuários do hemisfério sul. Os efeitos dessa transformação serão sentidos muito além dos limites do estado, beneficiando toda a economia brasileira e contribuindo para construir um ambiente mais competitivo, eficiente e preparado para os desafios do futuro.

Ricardo Arten. CEO do Porto Itapoá.

MAIS DO QUE UMA OBRA DE ENGENHARIA, O APROFUNDAMENTO DO CANAL REPRESENTA UM INVESTIMENTO NO FUTURO. TRATA-SE DE UMA INICIATIVA CAPAZ DE GERAR IMPACTOS POSITIVOS DURADOUROS SOBRE A ECONOMIA, ESTIMULAR NOVOS INVESTIMENTOS, FORTALECER CADEIAS PRODUTIVAS E AMPLIAR A PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NAS GRANDES ROTAS DO COMÉRCIO MARÍTIMO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/06/2026

POLÍTICA - PEC DO FIM DA 6X1 DEVE CONTINUAR PARADA NO SENADO

Davi Alcolumbre não encaminhou o projeto para análise da CCJ em semana esvaziada pelo São João e pelo jogo do Brasil na Copa

Do Agência Brasil



O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), mantém em sua mesa a PEC aprovada há quase um mês pela Câmara dos Deputados

A tramitação da proposta de emenda à Constituição (PEC) que acaba com a escala 6x1 no Brasil deve seguir travada no Senado em uma semana esvaziada pelas festas de São João, pelo jogo do Brasil contra a Escócia e pelos trabalhos semipresenciais na Casa.

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), mantém a PEC 221 de 2019 em sua mesa, sem despachá-la para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ). Como a comissão não marcou reuniões para esta semana, a expectativa é que a PEC siga parada, completando um mês, no próximo sábado (27), desde a aprovação na Câmara dos Deputados.

O presidente da CCJ, senador Otto Alencar (PSD-BA), não marca reuniões em semanas semipresenciais, quando os parlamentares podem votar remotamente, devido ao baixo quórum.

A assessoria da CCJ informou à Agência Brasil que não houve sinalização de Alcolumbre para liberar a PEC. Já a assessoria do presidente do Senado não respondeu à reportagem.

Com o feriado de São João no Nordeste, na quarta-feira (24), e também dia do jogo do Brasil contra a Escócia pela Copa do Mundo, a expectativa é de uma semana esvaziada no Parlamento.

Na semana passada, o senador Paulo Paim (PT-RS) cobrou, no plenário, a votação da PEC. “Não temos mais por que demorar”, afirmou. “O que afinal está faltando para que o Senado vote a matéria, já que debatemos esse tema há anos?”, questionou Paim.



A PEC que acaba com a escala 6x1 e reduz a jornada de trabalho de 44 horas para 40 horas semanais foi aprovada na Câmara por ampla maioria. Apenas 22 dos 513 deputados votaram contra. Mesmo assim, o tema não avança no Senado, onde enfrenta resistência da oposição, que apresentou PEC alternativa para manter a escala 6x1 e permitir contratos por hora.

A proposta da oposição foi despachada à CCJ por Alcolumbre no mesmo dia em que foi apresentada, no dia seguinte à aprovação da PEC do fim da 6x1 na Câmara.

O senador Otto Alencar informou que vai priorizar a PEC do fim da escala 6x1, por ter iniciado a tramitação antes da proposta da oposição.

Na semana seguinte à aprovação na Câmara, Alcolumbre criticou a pressão para despachar a matéria, sugerindo que ela poderia ser melhorada no Senado e passar por comissões antes do plenário.

“Tenho certeza de que, como outros senadores, seria razoável que o Senado pudesse melhorar um texto dessa importância e debater o tema com calma”, defendeu Alcolumbre.

O travamento da pauta do fim da 6x1 agrada a oposição. O pré-candidato do Partido Novo à Presidência da República e ex-governador de Minas Gerais, Romeu Zema, disse que “infelizmente o brasileiro ainda acredita” em medidas como a PEC.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - RUMO ANUNCIA DANIEL ROCKENBACH COMO PRESIDENTE INTERINO

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

Executivo assume a partir de 20 de julho no lugar de Pedro Palma; transição ocorre enquanto a controladora Cosan avalia a entrada de um novo sócio na companhia ferroviária

NOVO COMANDO NA RUMO

A Rumo terá Daniel Rockenbach como seu próximo presidente-executivo. Rockenbach, que comanda a Malha Sul da companhia, assumirá o cargo de forma interina a partir do próximo dia 20 de julho e substituirá Pedro Palma, que estava há dois anos na presidência e 13 na empresa.

MOMENTO DE TRANSIÇÃO

O caráter interino da nomeação reflete o momento de transição societária da Rumo: a Cosan, controladora da companhia, está em processo de venda de parte de sua participação e deve receber ofertas vinculantes em meados do próximo mês. A entrada de um novo sócio pode resultar em mudanças adicionais na liderança executiva. A Rumo vale R\$ 23 bilhões em bolsa, mas a ação acumula queda de 15% nos últimos doze meses.

HISTÓRICO

Rockenbach tem 20 anos no setor ferroviário, dos quais 16 na Rumo, empresa na qual entrou em 2010, no ano de sua criação. Antes de assumir a Malha Sul, foi diretor comercial e COO da companhia. Anteriormente, trabalhou na MRS Logística e na ALL Logística.

EM DEFESA DO IBAMA

O ministro dos Transportes, George Santoro, afirmou no último sábado, dia 20, que não há obras federais paralisadas em Mato Grosso por licenciamento ambiental. E defendeu o Ibama das críticas de lideranças políticas do estado, que nos últimos meses atribuíram ao órgão atrasos em projetos de infraestrutura. A declaração foi feita durante a entrega do primeiro trecho da Ferrovia Estadual de Mato Grosso, 162 quilômetros de trilhos entre Rondonópolis e Dom Aquino, com terminal ferroviário na BR-070.

OS CRÍTICOS

As críticas ao Ibama vinham sendo feitas pelo ex-governador e pré-candidato ao Senado Mauro Mendes (União Brasil), que chegou a defender a extinção do órgão, pelo secretário da Casa Civil estadual, Mauro Carvalho, que atribuiu ao Ibama atrasos na duplicação da MT-251, e pelo governador Otaviano Pivetta (Republicanos), que cobrou mais agilidade federal na BR-158.

CONTRA-ARGUMENTO

Segundo Santoro, antes de se apontar o Ibama como culpado, é necessário verificar se os estudos técnicos dos empreendimentos em questão foram apresentados corretamente e se as alternativas foram devidamente analisadas. “Muita gente fala: ‘eu quero passar por aqui a rodovia’. Fez os estudos? Apresentou as alternativas? É muito fácil falar e botar a culpa no Ibama”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

POLÍTICA - TSE MANDA REMOVER CONTEÚDOS CONTRA PT E FLÁVIO BOLSONARO

Líder do PL na Câmara publicou mídia que associava o PT a facções. Já o senador foi alvo de associação a Varcara gerada por IA

Do Estadão Conteúdo



As duas decisões foram determinadas pelo vice-presidente do TSE, André Mendonça

O vice-presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), ministro André Mendonça, determinou a retirada de um vídeo publicado pelo líder do PL na Câmara, o deputado federal Sóstenes Cavalcante (RJ), que sugeria a existência de suspeitas de financiamento de campanhas do Partido dos Trabalhadores (PT) por facções criminosas como o Comando Vermelho (CV) e o Primeiro Comando da Capital (PCC).

A decisão liminar foi assinada na sexta-feira, 19, e estabelece prazo de 24 horas para a exclusão da postagem nas redes sociais, sob pena de multa diária. O conteúdo também não pode ser republicado ou impulsionado em versões equivalentes.

A publicação, feita no Instagram de Sóstenes Cavalcante, afirmava que investigações do governo dos Estados Unidos sobre as organizações teriam encontrado indícios de que o dinheiro ilícito movimentado por elas financiaria campanhas do PT.

O contexto da fala era a recente classificação das duas facções como organizações terroristas e narcoterroristas pelo governo do presidente dos EUA, Donald Trump.

A postagem não apresenta qualquer prova ou fonte verificável para sustentar a acusação. No vídeo, o deputado começa por rebater o que chamou de boatos espalhados por “presidentes de ONGs” de que Trump “mandaria bombas e mísseis” para as comunidades em razão da nova classificação.

Em seguida, afirma que os Estados Unidos passarão a rastrear o dinheiro das facções e que “há grandes suspeitas nos Estados Unidos que esse dinheiro ainda financia campanhas do PT”.

Ao final, Sóstenes Cavalcante associa o tema ao pré-candidato do PL à Presidência da República, o senador Flávio Bolsonaro (RJ), apresentando o combate ao crime organizado como uma das bandeiras desse campo político, e convoca os espectadores a divulgarem o conteúdo para que as comunidades conheçam a “verdade dos fatos”.

Na decisão, Mendonça afirma que a liberdade de expressão é ampla no debate político, mas não protege a divulgação de imputações factuais graves sem base mínima de verificação, especialmente

em contexto eleitoral. Para o ministro, esse tipo de conteúdo pode comprometer a integridade da disputa e induzir o eleitor a erro.

Flávio Bolsonaro

André Mendonça também mandou remover uma imagem gerada por Inteligência Artificial (IA) que associava o senador e pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL-RJ) ao banqueiro preso Daniel Vercaro.

A decisão foi publicada na sexta-feira, 19, e dava 24h para o autor da publicação remover a postagem do X sob pena de multa diária. A decisão afirma que o material “promove desinformação eleitoral mediante uso de conteúdo fabricado ou manipulado, com potencial de induzir o eleitor a erro sobre fato politicamente relevante”.

Trata-se de um “deepfake” - técnica que usa IA para criar ou alterar fotos, vídeos e áudios de forma ultrarrealista. A imagem, diz o autor da postagem, é uma “foto vazada de um brunch organizado por Daniel Vercaro”. Nela aparecem Ciro Nogueira (PP-PI) e Rogério Marinho (PL-RN) apontados como os principais articuladores da candidatura de “Flávio Rachadinha”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

POLÍTICA - PARTIDOS ‘DIVIDEM’ PROPAGANDA GRATUITA

Do Estadão Conteúdo

Quatro partidos vão ocupar os intervalos da programação de rádio e televisão nesta última semana de junho, na reta final do período permitido para a veiculação de propaganda partidária em 2026. PT, PL, PSD e PRD terão inserções nacionais na terça-feira, 23, quinta-feira, 25, e sábado, 27, sempre em tre 19h30 e 22h30.

Como este é um ano de eleições gerais, a legislação restringe a exibição da propaganda partidária ao primeiro semestre. A partir de julho, o espaço deixa de ser veiculado, conforme as normas do Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

Entre os partidos que participarão da última rodada de inserções, o PL terá o maior tempo disponível, com dois minutos por dia nas três datas previstas. O PRD contará com dois minutos na terça e na quinta-feira, e um minuto no sábado.

O PT exibirá um minuto de propaganda em cada um dos três dias de veiculação. Já o PSD concentrará todo o tempo a que tem direito nesta semana em uma única inserção de um minuto, prevista para o sábado.

Segundo a Resolução nº 23.679/2022 do TSE, a propaganda partidária deve ser utilizada para divulgar o programa das siglas, apresentar atividades parlamentares e expor posicionamentos sobre temas políticos e sociais.

A norma também determina que ao menos 30% do tempo total seja destinado à promoção da participação feminina na política. Não cabe a divulgação das propostas de candidatas e candidatos, reservada à propaganda eleitoral.

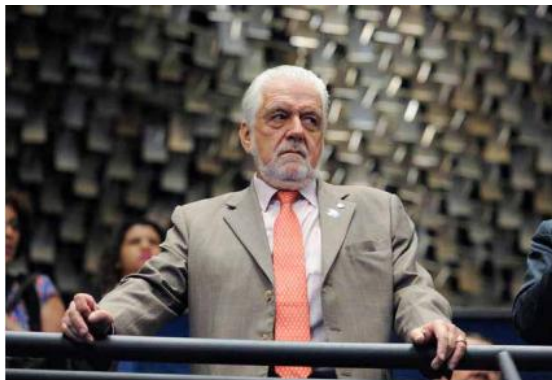
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

POLÍTICA - DEFESA TENTA ANULAR NO STF BUSCA E APREENSÃO CONTRA JAQUES WAGNER

Advogado alega que o parlamentar nunca atuou no Congresso Nacional para beneficiar o Banco Master

Do Estadão Conteúdo



A defesa de Jaques Wagner explica que os valores em espécie encontrados durante a operação têm origem lícita e comprovada.

A defesa do senador Jaques Wagner (PT-BA) informou nesta segunda-feira, 22, que apresentou um recurso ao Supremo Tribunal Federal (STF) pedindo a anulação da decisão que autorizou a realização de busca e apreensão na residência do parlamentar. Segundo os advogados, a medida foi baseada em premissas equivocadas e apresenta “erros graves” que comprometem sua validade.

Na semana passada, Wagner foi alvo da nona fase da Operação Compliance Zero, que apura os vínculos do ex-banqueiro Daniel Vercaro, do Master, e a suposta participação do senador no esquema. A Polícia Federal suspeita que Jaques Wagner tenha recebido um imóvel de R\$ 2,5 milhões e pagamentos de propina que totalizaram R\$ 3,5 milhões por meio de uma empresa ligada a um de seus familiares.

No recurso, a defesa argumenta que o parlamentar nunca atuou no Congresso Nacional para beneficiar o Banco Master. Como prova, cita a única emenda apresentada por Wagner sobre o tema, no âmbito da Medida Provisória 1106/2022, que previa a limitação de juros e a ampliação da proteção aos consumidores, “justamente o contrário dos interesses do Banco”.

Os advogados também destacam que o senador se posicionou contra a chamada “Emenda Master”, apresentada por outro parlamentar durante a tramitação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 65/2023, que trata da autonomia operacional e financeira do Banco Central. De acordo com a defesa, todas as manifestações e atuações do senador relacionadas ao assunto são públicas e documentadas.

O recurso menciona ainda uma declaração do relator da proposta, senador Plínio Valério (PSDB-AM), que afirmou, em nota, jamais ter sido procurado por Jaques Wagner para tratar do tema.

Valores

Sobre os valores em espécie encontrados durante a operação, a defesa sustenta que os recursos possuem origem lícita e comprovada. “Parte é proveniente de diárias publicamente declaradas pagas pelo Senado para missões no exterior, e outra parte foi adquirida por meio de operações oficiais junto a instituição financeira, com registro regular”, cita a nota distribuída pela defesa do senador à imprensa. “Não há nada a ocultar. O próprio Ministério Público Federal já havia considerado prematura a apreensão desses bens”, completa.

A nota é assinada pelo advogado Pablo Domingues. “A defesa confia que o Supremo Tribunal Federal corrigirá os equívocos e reafirma a tranquilidade do senador quanto à sua conduta”, disse ao concluir a nota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/06/2026

POLÍTICA - GOVERNO MIRA ATLETAS LIGADOS A BETS

Ministério do Esporte coloca como prioridade a conscientização de esportistas mais jovens
Do Estadão Conteúdo

O secretário nacional de Apostas Esportivas e Desenvolvimento Econômico do Esporte, Giovanni Rocco, disse nesta segunda-feira, 22, que a prioridade do governo agora é conscientizar atletas – especialmente os mais jovens – sobre os riscos e as consequências legais do envolvimento com o universo das apostas, em meio ao avanço de casos de manipulação de resultados no País.

Segundo Rocco, a preocupação aumenta porque tem aparecido muita manipulação de resultados em categoria de base, justamente em um ambiente que, por lei, não deveria sequer ser alvo de oferta de apostas.

Para o secretário, o enfrentamento passa por duas frentes: repressão e educação. “Uma frente é reprimir, e a outra frente que é educar para não precisar punir”, disse ele, em participação na manhã desta segunda-feira da 4ª edição do seminário “O Futuro das Apostas no Brasil”, organizado pelo escritório Pinheiro Neto Advogados, em São Paulo.

Atletas e publicidades para bets

No centro dessa estratégia, de acordo com o secretário, está a ideia de que o atleta precisa compreender que não pode se vincular ao mercado de apostas - o que, no entendimento dele, inclui também relações de publicidade e presença nas plataformas “Olha, atleta, você sabe que você não pode ter cadastro numa casa de apostas”, afirmou, ao mencionar uma campanha de conscientização e a preparação de novas peças voltadas diretamente aos jogadores.

Rocco defende uma força-tarefa com federações esportivas para orientar atletas e familiares e reforçar o bloqueio de perfis de pessoas diretamente ligadas à competição.

Ele cita a criação do conceito de “pessoa desportivamente exposta (PED)” como ferramenta para proteger a integridade do esporte: “é o atleta”, resumiu, ao explicar que o objetivo é impedir que quem participa do jogo esteja, ao mesmo tempo, inserido no ecossistema das apostas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

POLÍTICA - REFORMA TRIBUTÁRIA: FLÁVIO BOLSONARO PROPÕE ‘TESOURAÇO’

Caso seja eleito, pré-candidato à presidência pretende suspender a regulamentação da reforma aprovada pelo governo Lula

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Flávio Bolsonaro disse que pretende fazer uma grande revogação de portarias e decretos do governo Lula, caso seja eleito

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência da República, criticou nesta segunda-feira, 22, a reforma tributária aprovada pelo governo Lula e defendeu suspender sua regulamentação.

“É uma maluquice. Quase 40% de imposto, quem aguenta? É óbvio que isso vai descambar para inadimplência, para sonegação. Já na curva de Laffer, a gente ficou lá para trás. Então, óbvio que tem que ser feito os ajustes. E quando eu falo de suspender a regulamentação da reforma tributária, é para dar tempo de a gente fazer uma reforma tributária negativa, com redução de carga tributária ao longo dos anos, com previsibilidade, com ajuste fiscal”, afirmou.

A declaração do parlamentar foi dada durante participação no evento “A indústria na agenda dos presidenciáveis”, realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), em Brasília. Flávio disse ainda que pretende fazer uma grande revogação de portarias e decretos do governo Lula caso seja eleito.

“O (ex-)presidente Bolsonaro foi o governo que mais desburocratizou, mais simplificou a legislação, promovia revogações de instituições normativas, de normas regulamentadoras, de portarias, e nós vamos voltar com isso aqui, além de fazer um grande tesouraco na primeira oportunidade que nós



tivermos para revogar milhares dessas normas regulamentadoras, instruções normativas, portarias, decretos, que são inúteis, que servem para atrasar o empreendedor”, afirmou.

IA na administração

Flávio Bolsonaro também disse que adotará inteligência artificial (IA) na administração pública, aplicando a tecnologia do controle de gastos até a contratação de pessoas. “No novo governo do Brasil, nós vamos ter uma espécie de compliance para a inteligência artificial de todo o governo. Vai ter um datacenter soberano, inclusive para tratar as necessidades do governo brasileiro”, afirmou.

“Com isso nós vamos cortar gastos absurdamente na casa das dezenas de milhões de reais por mês. Controlando os gastos públicos com parametrização para que não haja excesso em licitações, desde as grandes até as pequenas. É possível você controlar isso centralizando as contas, utilizando inteligência artificial, desde os gastos públicos até a contratação de pessoas”, afirmou.

Outra promessa feita pelo senador foi subordinar as universidades, hoje vinculadas ao Ministério da Educação (MEC), ao Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI). “Nós vamos fazer com que o ensino superior seja majoritariamente subordinado ao MCTI. Nós vamos ter um ensino superior de qualidade, gratuito, e com investimento em pesquisa, desenvolvimento, inovação, em parceria com grandes empresas”, afirmou.

Privatização

Durante o evento, o candidato também afirmou que mudará o modelo dos leilões de petróleo e defendeu a privatização de estatais já no primeiro ano de seu governo, caso seja eleito.

“Temos aqui o pré-sal na margem equatorial. Olha a burocracia demora em se fazer a concessão, e é o que eu pretendo fazer, mudar o método desses leilões de petróleo para voltar a valer a concessão, ao invés da partilha. Temos algumas estatais que podem ser privatizadas, como algumas dentro da própria Petrobras, que podem dar um impacto de algumas centenas de bilhões de reais, de uma forma, talvez, dentro do primeiro ano de governo ainda”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

POLÍTICA - SENADOR CRITICA LULA POR ATACAR TRUMP E EUA

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à presidência da República, disse que “não tem nenhum cabimento nós continuarmos aceitando essa elevada carga tributária, esse excesso de regulamentação”. Também afirmou que, se eleito, fará um “governo pragmático nas relações internacionais”.

As declarações ocorreram nesta segunda-feira, 22, no evento “A indústria na agenda dos presidentes”, realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), em Brasília.

“Não dá para, a todo momento, provocar a maior democracia do mundo com ofensa, ameaçando o dólar como padrão de comércio internacional, acusando o governo de ser fascista. A única pessoa que quer tarifação de empresas brasileiras é Lula, porque acredita que com isso terá algum benefício eleitoral”, disse Flávio.

Ele voltou a negar que pediu ao presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, para aplicar um novo tarifaço sobre o Brasil. “Pedi paciência, aguarde um pouco: a partir de janeiro, o Brasil terá um presidente da República que vai negociar de igual para igual com os EUA”, afirmou.

Vai ser diferente a partir de janeiro de 2027, porque a única certeza que eu tenho é que Lula não será mais o presidente da República a partir do ano que vem”, destacou o senador, que também classificou a disputa presidencial como uma escolha entre o “caminho das trevas” e o “caminho da prosperidade”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - ABTP PREPARA MANIFESTO POR EDITAL DO TECON SANTOS 10

Associação afirma que processo já passou por todas as instâncias e que atraso prejudica investimentos; impasse envolve Casa Civil, Antaq e TCU

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Jesualdo Silva afirma que o atraso gera perdas que vão além do Porto de Santos: “É fundamental que as autoridades se entendam e publiquem o edital o quanto antes”

A LICITAÇÃO, AGUARDADA DESDE O ANO PASSADO POR AGENTES DO SETOR PORTUÁRIO E DA INDÚSTRIA, SEGUE TRAVADA POR DIVERGÊNCIAS EM TORNO DO FORMATO DA DISPUTA.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) pretende publicar nesta terça-feira (23) um manifesto cobrando do governo federal a publicação do edital do leilão do Terminal de Contêineres 10 (Tecon Santos 10), no Porto de Santos, e a definição de uma data para a realização do certame. Segundo a entidade, o processo já passou por todas as instâncias necessárias, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Casa Civil e o Tribunal de Contas da União (TCU) e falta apenas a definição final das diretrizes para a publicação do edital.

A licitação, aguardada desde o ano passado por agentes do setor portuário e da indústria, segue travada por divergências em torno do formato da disputa. A expectativa inicial era realizar o leilão no fim de 2025. O prazo foi então deslocado para março de 2026 e, com o impasse atual, já há risco de o certame ser empurrado para 2027.

Em declarações ao portal Poder 360, o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, afirma que o atraso gera perdas que vão além do Porto de Santos. “É fundamental que as autoridades se entendam e publiquem o edital o quanto antes. Esse atraso causa prejuízos não só ao Porto de Santos, mas a toda a cadeia logística do Brasil, pois impede investimentos relevantes e, por consequência, a expansão da capacidade operacional no principal porto do país”, disse ele.

Segundo a associação, cerca de 29% da balança comercial brasileira passa pelos terminais do Porto de Santos. O porto opera hoje próximo do limite de sua capacidade, com movimentação anual de aproximadamente 6 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Com o leilão do Tecon 10, a expectativa é de R\$ 5,64 bilhões em investimentos no complexo, com ampliação da capacidade em 3,5 milhões de TEU.

A ABTP avalia que o contrato, previsto para 25 anos, permitirá uma série de intervenções para aumentar a eficiência do porto, entre elas dragagens na área de manobra e nos berços de atracação do novo terminal. Ainda segundo o Poder 360, Jesualdo Silva destacou a relação entre o atraso no leilão e o avanço do acordo entre Mercosul e União Europeia. “Seguir postergando essa decisão sobre o leilão também resulta em muitos outros prejuízos para o país, em um momento de ampliação de acordos internacionais e expansão dos negócios em comércio exterior”, afirmou.

Impasse sobre o modelo

O TCU aprovou a modelagem do certame em dezembro de 2025. Na ocasião, a Corte concordou com a proposta original da Antaq, que previa um leilão em duas etapas, com restrição à participação de operadores já instalados no Porto de Santos na primeira fase. Esses grupos só poderiam disputar o terminal em uma segunda rodada, caso não houvesse proposta vencedora na etapa inicial. O tribunal entendeu, à época, que um leilão totalmente aberto poderia favorecer a verticalização das operações e a concentração de investimentos em poucas empresas.

A discussão mobilizou armadores multinacionais, frentes parlamentares, associações empresariais e embaixadas europeias, que passaram a defender um modelo sem restrições, com o argumento de que a disputa deveria ser aberta a todos os interessados. Parte desses grupos chegou a avaliar a possibilidade de questionar judicialmente as limitações previstas no modelo aprovado.

O cenário mudou em 7 de maio, quando a Casa Civil recomendou ao MPor a eliminação das restrições à participação no certame. Em documento encaminhado à pasta, a Presidência defendeu que o leilão fosse realizado sem veto a armadores e operadores já presentes no porto, desde que esses agentes aceitassem se desfazer de suas posições atuais no complexo. A orientação foi encaminhada à Antaq, que analisa a validade da recomendação. Caso a agência decida alterar as condições do certame, o processo poderá retornar ao TCU, que já indicou a intenção de examinar eventuais mudanças na modelagem.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou que o governo precisa publicar o edital entre julho e agosto para que o leilão ainda possa ser realizado em 2026. Se o processo retornar ao TCU, a tendência, segundo avaliação do setor, é de novo atraso no cronograma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - SOJA, AÇÚCAR E CONTÊINERES LEVAM PORTO DE SANTOS A NOVO RECORDE ATÉ MAIO

Complexo movimentou 75,65 milhões de toneladas nos cinco primeiros meses de 2026, com alta de 4,7% sobre um ano antes

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



No detalhamento do acumulado, os embarques no porto totalizaram 55,95 milhões de toneladas entre janeiro e maio, alta de 4,3% em relação ao mesmo período de 2025

O Porto de Santos acumulou 75,65 milhões de toneladas nos cinco primeiros meses de 2026, novo recorde para o período, com crescimento de 4,7% em relação ao mesmo intervalo de 2025. O resultado supera também o recorde anterior para os meses de janeiro a maio, registrado em 2024,

quando o porto havia movimentado 72,84 milhões de toneladas — avanço de 3,9% em dois anos.

Os dados foram divulgados pela Autoridade Portuária de Santos (APS). Os motores do desempenho continuam sendo o complexo soja — que inclui grãos e farelo — e o açúcar. O complexo soja, principal produto movimentado pelo porto avançou 5,5% no acumulado, com volume superior a 25,72 milhões de toneladas nos cinco meses. O açúcar apresentou ritmo ainda mais expressivo de crescimento: 10,2% na comparação com o mesmo período de 2025, com quase 7 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e maio.

A movimentação de contêineres também atingiu patamar histórico no período. Em maio, o volume superou 500 mil TEU (unidade padrão de contêineres) em um único mês. No acumulado de janeiro a maio, o porto já ultrapassou 2,4 milhões de TEU — marca igualmente inédita para o intervalo.

“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”, afirmou o presidente da APS, Anderson Pomini.



No detalhamento do acumulado, os embarques totalizaram 55,95 milhões de toneladas entre janeiro e maio, alta de 4,3% em relação ao mesmo período de 2025. Os desembarques cresceram em ritmo mais acelerado: avanço de 5,7% na comparação anual, com 19,70 milhões de toneladas no período.

Movimento do mês

O resultado isolado de maio ficou abaixo do registrado no mesmo mês de 2025. Foram 16,37 milhões de toneladas, recuo de 1,7% na comparação anual. A principal razão para o desempenho negativo foi a movimentação de celulose, que havia registrado volume atípico em maio do ano anterior. Em maio de 2025, a celulose tinha crescido 45,5% em relação ao mesmo mês de 2024 — uma base de comparação alta que pesou sobre o resultado deste ano, quando o produto recuou 34,8%.

Nos embarques de maio, a retração foi de 4,1% frente ao mesmo período de 2025. O recuo foi puxado pela carga solta, com contribuições adicionais do açúcar, que caiu 13,9% no mês, e do complexo soja, que registrou leve recuo de 0,6%.

Os desembarques de maio, por outro lado, avançaram 6,2% na comparação com maio de 2025. O destaque positivo ficou com o adubo, que cresceu 19,4% no mês e atingiu 2,94 milhões de toneladas, compensando parte do recuo registrado nos embarques.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SÃO SEBASTIÃO OFERECE DESCONTOS PARA ATRAIR NOVAS CARGAS

Medida busca ampliar a movimentação, aumentar a ocupação da infraestrutura disponível e fortalecer a competitividade do porto

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Porto de São Sebastião (SP) passou a oferecer desconto de 35% nas tarifas portuárias para a movimentação de grãos sólidos que ainda não fazem parte da carteira de cargas do terminal. A medida já está em vigor e tem como objetivo atrair novos negócios, ampliar a utilização da infraestrutura disponível e fortalecer a competitividade do porto no cenário logístico paulista.

O benefício é destinado a cargas minerais e vegetais que atualmente não integram a pauta operacional do terminal. Entre os exemplos analisados pela autoridade portuária está a gipsita, matéria-prima utilizada na produção de cimento e fertilizantes.

Segundo o Porto de São Sebastião, operações mais eficientes permitem reduzir o custo da estrutura portuária por tonelada movimentada, criando condições para a concessão de descontos sem comprometer o equilíbrio financeiro das atividades.

Entre as cargas estudadas, a gipsita apresenta potencial de movimentação de aproximadamente 8 mil toneladas por dia. Outro fator considerado importante é a possibilidade de operação mesmo em períodos de chuva, reduzindo interrupções e aumentando a disponibilidade do cais para atendimento de embarcações.

Para o presidente do Porto de São Sebastião, Ernesto Sampaio, a medida busca criar condições favoráveis para a atração de novos fluxos de carga. “Quando uma operação apresenta ganhos de produtividade, toda a cadeia se beneficia: o porto otimiza sua infraestrutura, o operador reduz custos e o estado amplia sua capacidade logística”, afirmou.

A expectativa da administração portuária é que a política de descontos incentive a chegada de novos grãos sólidos e contribua para ampliar a movimentação de cargas no terminal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - GERDAU É MULTADA POR DESCARTE IRREGULAR NA BAÍA DE TODOS-OS-SANTOS

Fiscalização constatou o lançamento de cerca de 50 toneladas de resíduos classificados como perigosos em local inadequado

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Em nota, a Gerda confirma o recebimento do auto de infração e afirma que apresentará uma defesa administrativa, fundamentada em vasta documentação e laudos técnicos

O Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Inema) aplicou multa de R\$ 50 mil à Gerda S.A. por descarte irregular de resíduos contaminados em área sob influência

da Baía de Todos-os-Santos, nas proximidades do Terminal Marítimo de Madre de Deus, na Bahia. De acordo com o Auto de Infração, a penalidade foi aplicada após fiscalização da Diretoria de Fiscalização Ambiental (Difis), que constatou o lançamento de cerca de 50 toneladas de resíduos classificados como perigosos em local inadequado.

A infração foi registrada durante inspeção realizada no último dia 15, quando foram identificados materiais contaminados em uma área costeira da baía. Segundo o órgão ambiental, o descarte representa risco potencial ao meio ambiente, especialmente aos ecossistemas marinhos da região.

O Inema informou que a empresa tem prazo de 20 dias para apresentar defesa administrativa. Em caso de recurso, o pedido deverá ser encaminhado ao Conselho Estadual do Meio Ambiente (Cepam), dentro do período previsto na legislação.

Além da aplicação das multas, o Terminal Itapuã Ltda. permanece interditado e notificado para o cumprimento das exigências técnicas determina das pelo órgão ambiental, incluindo a realização de estudos complementares na área afetada e a apresentação de medidas de remediação ambiental, com o objetivo de mitigar os danos identificados e promover a recuperação da área impactada.

No dia 10 de junho foram instaladas mais duas placas, totalizando quatro pontos sinalizados na região, com o objetivo de reforçar as orientações de restrição de acesso à área sob investigação ambiental.

Segundo o governo da Bahia, a medida faz parte das ações contínuas de fiscalização ambiental, com o objetivo de coibir práticas que causem degradação em áreas sensíveis, como a Baía de Todos-os-Santos.

Em nota, a Gerda confirma o recebimento do auto de infração e afirma que apresentará defesa administrativa, fundamentada em vasta documentação e laudos técnicos. A companhia informou que não é a titular da licença ambiental vigente do Terminal Marítimo, a qual foi transferida, em 2022, à Intermarítima, atual proprietária e operadora do ativo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - LPC LATINA ENGENHARIA VENCE LICITAÇÃO PARA OBRAS NA ILHA BARNABÉ

Empresa foi habilitada pela APS para assessorar fiscalização de reforço estrutural e modernização no Porto de Santos; processo ainda cabe recurso

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A documentação apresentada foi analisada e considerada compatível com as exigências previstas no edital e no Projeto Básico, o que garantiu a habilitação da empresa no certame

A LPC Latina Engenharia Ltda. foi declarada vencedora da licitação para prestar assessoria à fiscalização das obras de reforço estrutural e modernização da infraestrutura da Ilha

Barnabé, na margem esquerda do Porto de Santos. O resultado foi divulgado pela Autoridade Portuária de Santos (APS) no Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira (22).

De acordo com a Comissão Especial de Licitação, a documentação apresentada pela empresa foi analisada e considerada compatível com todas as exigências previstas no edital e no Projeto Básico, o que garantiu sua habilitação no certame.

O contrato prevê apoio ao gerenciamento e ao acompanhamento da qualidade dos projetos e das intervenções estruturais na área. Entre as ações previstas estão o reforço do cais e dos dolphins existentes, a recuperação de estacas-prancha, a construção de um novo delfim de amarração e a instalação de passarelas metálicas.

Apesar da definição da vencedora, o processo ainda não foi concluído. A APS informou que está aberto prazo de cinco dias úteis para a apresentação de recursos por parte dos demais licitantes, que poderão contestar o resultado conforme as regras estabelecidas no edital.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - GOVERNO DESISTE DE SUBSTITUTIVO AO PL DOS PORTOS

Ministro deixa a reformulação dependente de ajustes no relatório de Arthur Maia, ainda travado por divergências sobre contratação de trabalhadores

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Segundo o ministro Tomé Franca, a avaliação agora é de que não haverá necessidade de o Executivo apresentar um texto paralelo ao projeto de lei que reformula a Lei dos Portos

Os gastos com segurança no transporte de cargas já impactam o custo final dos produtos em 62% das indústrias brasileiras. E o que revela pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI). O levantamento também apurou que 20% das empresas do setor sofreram roubo

ou furto de cargas rodoviárias nos últimos cinco anos. Entre os casos registrados, 68% ocorreram nas rodovias.



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

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

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

O estudo mostra ainda que 45% das empresas consideram que os investimentos gerais em segurança encarecem o custo final dos produtos. Já 32% dos empresários avaliam que os impactos da insegurança sobre a competitividade dos negócios são altos ou muito altos. Entre as empresas que registraram ocorrências, as rodovias lideram os locais de incidência, concentrando 68% dos casos. Áreas urbanas aparecem em seguida, com 48%, enquanto armazéns e terminais de carga somam 21%. Postos de combustíveis foram citados por 16% das empresas.

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

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - APM TERMINALS SUAPE JÁ PREVÊ R\$ 250 MI EM FASE 2 DE EXPANSÃO

Nova etapa do terminal de contêineres deve ampliar capacidade para 600 mil TEU até 2028 e integra plano de crescimento da operação no Nordeste

Por **CÁSSIO LYRA** redacao.jornal@redebenews.com.br

A APM Terminals Suape, novo terminal privado de contêineres do complexo portuário de Suape (PE), já trabalha no planejamento da sua fase 2 de expansão, que deve receber investimentos de cerca de R\$ 250 milhões.

Segundo o diretor-superintendente Daniel Rose, a nova etapa já está aprovada e em fase de estruturação, incluindo a contratação de equipamentos. A previsão é de que as obras sejam concluídas até meados de 2028, com o objetivo de ampliar a capacidade do terminal para 600 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

Inaugurado oficialmente no último dia 12, o empreendimento da subsidiária do Grupo Maersk contou com a presença de autoridades como o vice-presidente Geraldo Alckmin e a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra (PSD). O terminal começou a ser construído em 2024 e levou cerca de dois anos para ser concluído, com início da operação comercial previsto para agosto.

Na primeira fase, a capacidade será de 400 mil TEU, volume que, segundo a empresa, deve ser atingido em até dois anos após o início das operações. O executivo também destacou que há planos

para novas expansões futuras, tanto em Suape quanto em outros projetos do grupo no Nordeste, como no Porto do Pecém, no Ceará, previsto para 2029.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - MACEIÓ RECEBE CARAVANAS DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA NOS DIAS 1º E 2 DE JULHO

Oitava edição do evento do MPor e da Antaq discutirá inovação, sustentabilidade, formação profissional, financiamento e transição energética no setor portuário

Por Estadão Conteúdo



Para Tetsu Koike, a cada edição, o projeto aproxima governo, empresas, instituições de pesquisa, empreendedores e demais integrantes dos ecossistemas regionais de inovação

Nos dias 1ª e 2 de julho, a capital de Alagoas, Maceió, será palco da oitava 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 oitava 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.

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.

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. Mais informações podem ser obtidas no site do MPor (www.gov.br/portos-e-aeroportos).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE ITAJAÍ RECEBE MASTERPLAN PARA FUTURO TERMINAL DE CRUZEIROS

Documento servirá como base para o desenvolvimento do projeto executivo, que prevê investimento de R\$ 300 milhões do Governo Federal

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Porto de Itajaí (SC) recebeu o Masterplan que servirá de base para o desenvolvimento das próximas etapas do futuro terminal de cruzeiros do município. A entrega do documento ocorreu durante a sessão solene em comemoração aos 166 anos de Itajaí, no último dia 17, na Câmara de Vereadores.

O projeto integra a estratégia de expansão do Porto de Itajaí e faz parte do conjunto de investimentos previstos para fortalecer a infraestrutura portuária, ampliar a capacidade operacional do complexo e consolidar o município como um dos destinos de cruzeiros marítimos do país.

O futuro terminal de cruzeiros será implantado em área vinculada ao porto e contará com estrutura voltada à recepção de passageiros. O empreendimento prevê áreas de check-in, triagem de bagagens, salas de espera, espaços VIP e outros serviços destinados ao atendimento dos turistas e à operação dos navios de passageiros.

O empreendimento conta com investimento previsto de R\$ 300 milhões do Governo Federal para a construção de um píer exclusivo para atracação de navios de passageiros, a estrutura permitirá a operação dedicada dos cruzeiros marítimos.

Segundo o diretor-geral de Operações Logísticas do Porto de Itajaí, Rafael Vano Canela, a implantação de um píer dedicado aos cruzeiros contribuirá para melhorar a recepção de passageiros. “Com a implantação de um píer dedicado aos cruzeiros, teremos uma estrutura adequada para receber passageiros e operar os navios de turismo, ao mesmo tempo em que fortalecemos a organização e a eficiência das operações portuárias”.

Já o superintendente do Porto de Itajaí, Artur Antunes Pereira, destacou que o avanço do projeto representa mais uma etapa no processo de fortalecimento do porto. “O terminal de cruzeiros é mais um compromisso do Governo Federal com Itajaí. Depois da federalização do Porto e da retomada da movimentação de cargas, avançamos agora em um projeto que vai impulsionar o turismo, fortalecer a economia da região e gerar mais empregos e renda para a população”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - OPINIÃO - DIA NACIONAL DO AGENTE MARÍTIMO



ARTHUR ROCHA BAPTISTA

Advogado, mestre em Direito Internacional Marítimo
e assessor jurídico do Sindicato das Agências de
Navegação Marítima do Estado do Rio Grande do Sul
opinioao@portalbenews.com.br

Em 2026, o Dia Nacional do Agente Marítimo celebra dezoito anos de reconhecimento oficial no Brasil. Instituída pela Lei nº 11.791, de 2 de outubro de 2008, a efeméride comemorada neste 23 de junho homenageia uma profissão indispensável ao funcionamento dos portos, da navegação e do comércio exterior.

Embora frequentemente associada à mera representação dos armadores nos portos, a atuação do agente marítimo vai muito além disso. É ele quem coordena a chegada e a saída dos navios, acompanha trâmites perante autoridades e terminais, organiza serviços essenciais à escala e atua como elo entre a embarcação e a complexa rede de intervenientes do setor marítimo-portuário. Em última análise, cabe ao agente garantir que uma escala planejada a milhares de quilômetros de distância aconteça de forma segura e eficiente.

A importância dessa atividade tornou-se particularmente evidente em momentos de grande adversidade enfrentados pela logística internacional. Na pandemia de Covid-19, quando restrições sanitárias e limitações de mobilidade alteravam procedimentos quase diariamente, os agentes marítimos tiveram papel fundamental para assegurar a continuidade das operações de navios nos portos e o abastecimento de cadeias produtivas essenciais.

Situação semelhante foi observada durante as enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul em 2024. Enquanto rodovias, aeroportos e ferrovias enfrentavam interrupções sem precedentes, os portos permaneceram exercendo função estratégica para o abastecimento e para o escoamento da produção. Em meio às restrições operacionais e às constantes mudanças de cenário, coube aos agentes marítimos administrar contingências para que as embarcações seguissem operando com segurança.

Esses episódios evidenciam uma realidade bem conhecida no setor: quando uma embarcação é submetida a situações excepcionais, o agente marítimo costuma ser o primeiro acionado; é o tradicional “call the agent”.

Os desafios do agenciamento marítimo são crescentes. A digitalização do setor, impulsionada por sistemas como PSP, Single Window, LPS (Local Port Services), e-navigation e VTMS, bem como pelo uso de inteligência artificial e de plataformas globais de gerenciamento de escalas, vem transformando a forma como as operações marítimas são planejadas e executadas. Ao mesmo tempo, conflitos geopolíticos, sanções econômicas e calamidades impõem que o agente marítimo se mantenha permanentemente atualizado e que assuma, cada vez mais, o papel de gestor de informações, riscos e conformidade.

Paradoxalmente, enquanto aumentam as atribuições dos agentes marítimos, observa-se em alguns segmentos do mercado uma tendência à “comoditização” da profissão. Modelos globais de contratação e plataformas centralizadas de gestão de escalas frequentemente tratam essa atividade como um serviço padronizado, fazendo com que a contratação de uma agência seja pautada quase exclusivamente pelo menor preço.

Essa abordagem desconsidera uma realidade reconhecida por qualquer armador: não existem dois portos iguais. Nesse contexto, o conhecimento local acumulado pelos agentes marítimos continua sendo um dos fatores mais relevantes para a eficiência e segurança das escalas. Tratar a atividade como uma commodity pode até simplificar planilhas de custos, mas raramente otimiza a estadia do navio no porto.

Em âmbito nacional, a relevância do agenciamento marítimo vem sendo gradualmente reconhecida. A atual discussão sobre a regulamentação da categoria, incluindo a possível criação de um cadastro nacional de agentes marítimos e de um código de conduta, bem como a crescente oferta de programas de qualificação e treinamento, refletem esse movimento.

Ao mesmo tempo, a desoneração das exportações de serviços no contexto da Reforma Tributária abre perspectivas positivas para setores diretamente vinculados ao comércio internacional. Para as agências marítimas, a adoção de critérios mais claros e compatíveis com a realidade global poderá representar um importante avanço em termos de competitividade e segurança jurídica.

Ao completar dezoito anos de reconhecimento oficial, o Dia Nacional do Agente Marítimo oferece uma oportunidade para valorizar uma atividade essencial para a inserção do Brasil no comércio internacional. Em um ambiente cada vez mais digitalizado, regulado e complexo, a eficiência do transporte marítimo continua dependendo de profissionais capazes de articular interesses, solucionar problemas e conectar a realidade dos portos às demandas da navegação e do comércio global.

A DESONERAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES DE SERVIÇOS NO CONTEXTO DA REFORMA TRIBUTÁRIA ABRE PERSPECTIVAS POSITIVAS PARA SETORES DIRETAMENTE VINCULADOS AO COMÉRCIO INTERNACIONAL. PARA AS AGÊNCIAS MARÍTIMAS, A ADOÇÃO DE CRITÉRIOS MAIS CLAROS E COMPATÍVEIS COM A REALIDADE GLOBAL PODERÁ REPRESENTAR UM IMPORTANTE AVANÇO EM TERMOS DE COMPETITIVIDADE E SEGURANÇA JURÍDICA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ABRE LICITAÇÃO DE OBRA VIÁRIA EM DIVINÓPOLIS

Duplicação de trecho urbano da BR-494, no Centro-Oeste de Minas Gerais, tem investimento de R\$ 19,5 milhões com recursos do Novo PAC

Do Estadão Conteúdo



A cerimônia realizada no último dia 19, em Minas Gerais, teve a presença do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e do ministro dos Transportes, George Santoro

O Ministério dos Transportes assinou na última sexta-feira (19) o aviso de licitação das obras da Travessia Urbana de Divinópolis (MG), na BR-

494. O ato ocorreu durante a inauguração do Hospital Universitário da Universidade Federal de São João del-Rei (HU-UFSJ), em cerimônia que contou com a presença do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e do ministro dos Transportes, George Santoro.

O investimento previsto é de R\$ 19,5 milhões, com recursos do Novo PAC. Segundo o ministério, os recursos serão aplicados na duplicação de 2,13 quilômetros da rodovia, na implantação de duas interseções, três acessos — ao Parque de Exposições, à Rua Antônio Pereira da Silva e ao Hospital Universitário —, dois retornos e um canteiro central ao longo do trecho urbano.

De acordo com o ministério, o trecho duplicado terá duas faixas de rolamento de 3,5 metros de largura, acostamento externo de 2,5 metros, acostamento interno de um metro e canteiro central para separação dos fluxos opostos de tráfego. O volume médio diário no trecho é de aproximadamente 9,5 mil veículos.

Durante a cerimônia, Santoro afirmou que Minas Gerais atravessa um período favorável em termos de conservação rodoviária. “Em Minas Gerais, hoje nós estamos vivendo o melhor nível da malha rodoviária federal. Alcançamos mais de 65% das estradas em ótimo e bom estado. São mais de R\$ 77 bilhões contratados em investimentos públicos e mais de oito bilhões já aplicados na região”, disse o ministro.

Segundo a pasta, os recursos do programa contemplam duplicações, aumento de capacidade, passagens urbanas e outras intervenções de mobilidade em diferentes regiões do estado.

Na mesma cerimônia, o presidente Lula anunciou que o trecho de 2,5 quilômetros da Travessia Urbana de Divinópolis receberá o nome do estudante Alexandre Augusto de Oliveira, vítima fatal de acidente de trânsito na rodovia. “Nós vamos homenagear o Alexandre, morador da cidade, que faleceu quando voltava para casa. Estamos investindo na melhora da qualidade do tráfego na rodovia para segurança de todos os mineiros”, afirmou Lula.

A BR-494 conecta Divinópolis à MG-050, rodovias que integram um dos principais eixos viários do Centro-Oeste de Minas Gerais. Segundo o ministério, a intervenção visa reduzir conflitos entre o

tráfego urbano e o fluxo de veículos de longa distância no trecho. A obra beneficiará, de acordo com a pasta, os 245 mil habitantes do município.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - DNIT LIBERA OITO QUILOMETROS DUPLICADOS DA BR-080/DF

Trecho entre a DF-001 e a DF-180 passa a operar com nova pista, enquanto avançam as obras de duplicação e restauração da rodovia no Distrito Federal

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) liberou, na segunda-feira (22), oito quilômetros de pista duplicada na BR-080/DF, entre o km 2 e o km 10, no trecho que liga a DF-001 à DF-180. A nova faixa passa a operar ao tráfego enquanto avançam as demais etapas das obras de duplicação da rodovia.

Segundo o Dnit, a liberação permite melhorar o fluxo de veículos no trecho e também viabiliza o desvio do tráfego em fases posteriores da obra, especialmente durante a restauração da pista existente, que será executada com a técnica de Whitetopping e tem previsão de início no segundo semestre deste ano.

A duplicação da BR080/DF abrange 40,86 quilômetros, entre o km 0 e o km 40,86, com investimento estimado em cerca de R\$ 450 milhões, dentro do Novo PAC, em dois contratos. O projeto inclui ainda obras de drenagem, construção de passarelas, implantação de recuos para paradas de ônibus e a requalificação do trecho urbano de Brazlândia, prevista para ser concluída no segundo semestre.

Durante a liberação do trecho, acompanharam a entrega autoridades do Ministério dos Transportes e do Dnit, entre elas o ministro dos Transportes, George Santoro, o diretor-geral do órgão, Fabricio Galvão, o diretor de Infraestrutura Rodoviária, Fábio Nunes, e o superintendente regional no Distrito Federal, Flávio Murilo Prates.

O superintendente regional do Dnit no DF, Flávio Murilo Prates, afirmou que a entrega permite antecipar benefícios aos usuários e reorganizar as próximas fases da obra sem impacto no tráfego atual.

O empreendimento integra o conjunto de intervenções voltadas à melhoria da ligação entre o Distrito Federal e os estados de Goiás e Mato Grosso. Segundo o Dnit, a duplicação deve contribuir para o escoamento da produção agroindustrial e para a mobilidade entre Brasília, Brazlândia e Padre Bernardo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - COMITÊ DO FNAC APROVA R\$ 13,5 BI EM CRÉDITO PARA COMPANHIAS AÉREAS

Pacote inclui linha emergencial de capital de giro e financiamento de longo prazo; Gol, Latam e Azul poderão captar até R\$ 4,3 bilhões cada

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

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 o setor, distribuídos em duas modalidades distintas de crédito. A decisão foi tomada pelo colegiado vinculado ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).



Segundo o Ministério de Aeroportos, a linha emergencial busca ampliar a capacidade de resposta das empresas diante do aumento dos custos operacionais, com ênfase no QAV

O pacote é descrito pela pasta como o primeiro e maior conjunto de crédito já estruturado com recursos do Fnc para a aviação civil brasileira. Segundo o ministério, a iniciativa integra a estratégia de estimular investimentos no setor e fortalecer a integração nacional por meio da aviação.

“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.

“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”

TOMÉ FRANCA
ministro de Portos e Aeroportos

Linha emergencial

A primeira modalidade aprovada é uma linha emergencial de capital de giro, criada pela Resolução CMN nº 5.297/2026, com R\$ 8 bilhões disponíveis. As empresas Gol Linhas Aéreas, Latam Airlines e Azul foram autorizadas a captar até R\$2,5 bilhões cada. A Abaeté poderá acessar até R\$ 80 milhões nessa mesma linha.

As operações terão prazo de pagamento de até 60 meses, taxa de juros de 4% ao ano e carência de até 12 meses. Como condição para o acesso aos recursos, as empresas ficam proibidas de distribuir dividendos aos sócios acionistas durante a vigência do contrato.

Segundo o ministério, a linha emergencial busca ampliar a capacidade de resposta das empresas diante do aumento dos custos operacionais, com ênfase no querosene de aviação (QAV), contribuindo para a manutenção de rotas e a continuidade da oferta de serviços aéreos.

Financiamento de longo prazo

A segunda modalidade, criada pela Resolução CMN nº 5.260/2025, disponibiliza R\$ 5,56 bilhões para investimentos de longo prazo. Nessa linha, Gol, Latam e Azul poderão captar até R\$ 1,8 bilhão cada para projetos de modernização e expansão de atividades. A Abaeté não consta entre as beneficiadas nessa modalidade.

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

As taxas de juros variam de acordo com a finalidade do investimento. Operações voltadas 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. Financiamentos destinados à aquisição de aeronaves — tanto por pagamento antecipado quanto por compra direta — contarão com juros de 7,5% ao ano.

Contrapartida regional

Como condição para acesso às seis linhas disciplinadas pela Resolução CMN nº 5.260/2025, 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. Alternativamente, as companhias poderão garantir 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 após o cumprimento do índice exigido.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - BNDES E PETROBRAS UNEM AGENDA DE MINERAIS CRÍTICOS E CARBONO

Banco e estatal anunciam acordo para estudar cadeias ligadas à transição energética e divulgam resultado do primeiro leilão do ProFloresta+ na Amazônia

Do Estadão Conteúdo Da Redação



Os anúncios foram feitos na cerimônia de comemoração dos 74 anos do BNDES, com a presença de Lula, Aloizio Mercadante, e da presidente da Petrobras, Magda Chambriard

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Petrobras anunciaram nesta segunda-feira (22), no Rio de Janeiro, duas iniciativas ligadas à agenda de transição energética e descarbonização: a assinatura de um protocolo de intenções para desenvolver estudos e projetos relacionados a minerais críticos e estratégicos e o resultado do primeiro leilão do ProFloresta+, voltado à compra de créditos de carbono gerados por projetos de restauração ecológica na Amazônia.

Os anúncios foram feitos durante a cerimônia de comemoração dos 74 anos do BNDES, com a participação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, do presidente do banco, Aloizio Mercadante, e da presidente da Petrobras, Magda Chambriard.

No caso dos minerais críticos, BNDES e Petrobras firmaram um acordo de cooperação para troca de informações e realização de análises sobre gargalos produtivos e tecnológicos, além de projetos em andamento ou em desenvolvimento ligados às cadeias de transição energética e de óleo e gás. Segundo Mercadante, a intenção é mapear oportunidades para ampliar a agregação de valor no país a partir de minerais considerados estratégicos para a indústria de baixo carbono e para tecnologias energéticas.

“Nós estamos assinando um acordo junto com o Cenpes, e queremos também estender isso depois a uma parceria com a Vale, para estudar minerais críticos”, afirmou o presidente do BNDES durante o evento.

Ao defender a iniciativa, Mercadante destacou o peso do Brasil em algumas dessas cadeias. Segundo ele, o país é o terceiro maior produtor mundial de alumina, tem a quarta maior reserva de estanho, a segunda maior reserva de grafite natural, está entre os cinco maiores produtores de lítio do mundo, além de deter a quarta maior reserva de manganês e a terceira maior de níquel.

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, afirmou que os minerais críticos e estratégicos têm papel relevante para a segurança energética e para a transição para uma economia de baixo carbono. Segundo ela, a parceria com o BNDES poderá ajudar a identificar sinergias entre essas cadeias e as atividades de óleo e gás da companhia, além de apoiar o desenvolvimento de tecnologia e conhecimento no país.

No mesmo evento, BNDES e Petrobras anunciaram os vencedores do primeiro leilão do ProFloresta+, iniciativa conjunta voltada à compra de créditos de carbono de alta integridade gerados a partir da restauração de áreas degradadas na Amazônia. Foram selecionadas três empresas para fornecer, ao todo, 5 milhões de créditos de carbono originados de projetos com espécies nativas no bioma amazônico.

A Systemica venceu um lote de 2 milhões de toneladas de CO2 equivalente, ao preço de US\$ 55,33 por tonelada. A brCarbon ficou com outro lote de 2 milhões de toneladas, a US\$ 55,76 por tonelada. Já a re.green foi selecionada para um lote de 1 milhão de toneladas, a US\$ 73,82 por tonelada.

Segundo o BNDES e a Petrobras, a primeira etapa do programa deverá mobilizar cerca de R\$ 450 milhões em investimentos apenas em plantio, viabilizar o plantio de mais de 25 milhões de árvores nativas, gerar 6,3 mil empregos verdes e capturar 5 milhões de toneladas de carbono.

ProFloresta+

Lançado em março de 2025, o ProFloresta+ foi estruturado para estimular o mercado voluntário de carbono no país por meio da criação de demanda firme para créditos de restauração ecológica. O modelo prevê contratos de longo prazo, com compra garantida pela Petrobras, e a possibilidade de financiamento aos projetos vencedores com linhas do BNDES voltadas à restauração florestal.

Entre as alternativas está o Fundo Clima – Florestas Nativas, que oferece condições de financiamento para projetos de restauração ecológica, com prazo de até 25 anos, carência de cerca de cinco anos e possibilidade de apoio de até R\$ 250 milhões por projeto.

De acordo com o banco, o ProFloresta+ pode alcançar, em etapas futuras, até 15 milhões de toneladas de créditos de carbono, com restauração de até 50 mil hectares de áreas degradadas na Amazônia, por meio de novos editais. A iniciativa integra a estratégia BNDES Florestas, voltada ao apoio à restauração ecológica e à bioeconomia florestal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS VAI INVESTIR R\$ 6 BI EM BICOMBUSTÍVEIS EM CUBATÃO

Objetivo da estatal é fazer da cidade um polo produtor com a primeira fábrica dedicada aos combustíveis renováveis

Do Estadão Conteúdo

A iniciativa prevê a produção de bioquerosene de aviação (BioQAV) e diesel renovável na Refinaria Presidente Bernardes

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).

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.

Impacto

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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - PROJETO CONTRA FRAUDES NO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS TRAVA NO SENADO

Sindicom diz que o PLP 109/2025, essencial para o mercado de combustíveis, não avança

Do Estadão Conteúdo

O PLP 109/2025, apontado como estratégico no combate a fraudes no mercado de combustíveis, segue parado no Senado Federal, apesar de já ter sido aprovado pela Câmara dos Deputados, informa o sindicato que representa as distribuidoras, Sindicom.

Depois de aprovado, o projeto vai permitir à Agência do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) o acesso a informações de notas fiscais de comercialização de combustíveis, garantido o sigilo fiscal, com o objetivo de otimizar a fiscalização e combater as fraudes do setor.

O combate à abusividade de preços dos combustíveis é uma das atribuições da ANP e vem tendo prioridade nas últimas semanas, o que permitiu inclusive o desbloqueio de um contingenciamento feito no orçamento da agência.

Segundo o Sindicom, a proposta ainda aguarda a designação de relator na Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC), e também tem um pedido de urgência apresentado, mas que ainda não foi analisado pelo plenário. O texto faz parte do pacote de medidas ligado à resposta institucional à Operação Carbono Oculto, cuja votação acabou ficando pendente para 2026.

A matéria autoriza a ANP a acessar informações baseadas em documentos fiscais eletrônicos emitidos por agentes regulados, como NF-e, NFC-e e CT-e, com garantia de preservação do sigilo fiscal. O projeto aprovado define como esse acesso será operacionalizado e fixa prazo de 180 dias para a regulamentação.

Para o Sindicom, a proposta tende a aumentar a eficiência da fiscalização e reduzir brechas para práticas ilícitas. “O PLP 109 é uma iniciativa essencial para qualificar o combate às fraudes no mercado de combustíveis. O acesso estruturado da ANP aos dados fiscais permitirá maior capacidade

de cruzamento de informações e identificação de irregularidades ao longo da cadeia”, afirmou em nota o diretor executivo da entidade, Mozart Rodrigues.

Outro ponto é o reforço da integração entre reguladores e fiscos. Pela redação aprovada, a ANP deverá comunicar à Receita Federal e secretarias estaduais de Fazenda quando instaurar processo sancionador com possível repercussão tributária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - EFICIÊNCIA DOS NEGÓCIOS E PRODUTIVIDADE NO BRASIL: O DESAFIO DA LIDERANÇA



CLARA LAFACE

Consultora em posicionamento e gestão de marca pessoal e em comunicação interna corporativa. Docente.

opinioao@portalbenews.com.br

Líderes precisam criar estruturas capazes de transformar iniciativa individual em resultado coletivo. A criatividade, a adaptabilidade e a capacidade de encontrar soluções diante das adversidades são atributos valiosos, mas produzem mais resultados quando apoiados por processos claros, bem definidos e consistentes de execução.

“A taça do mundo é nossa. Com brasileiro, não há quem possa”. O hino que imortalizou a vitória do Brasil na Copa de 1958, hoje, soa distante da nossa realidade nos gramados. Gostaria de afirmar que esse verso clássico, ao menos, traduz uma capacidade imbatível das nossas empresas, mas os indicadores globais mais recentes mostram um panorama bem diferente.

O Ranking Mundial de Competitividade 2026, elaborado pelo International Institute for Management Development (IMD) em parceria com a Fundação Dom Cabral, colocou o Brasil na 65ª posição entre as 70 economias avaliadas. A queda de desempenho foi puxada, principalmente, pelo indicador de eficiência dos negócios, justamente um dos fatores que mais influenciam a capacidade de uma empresa crescer, gerar valor e permanecer competitiva ao longo do tempo.

O cenário é preocupante. Os dados do estudo são baseados em indicadores estatísticos, mas também na percepção de executivos sobre o ambiente de negócios de cada país. A imagem do Brasil no exterior revela alguns paradoxos interessantes.

– O Brasil é visto como um país jovem, conectado e detentor de recursos naturais indispensáveis para a transição verde. Apesar da percepção de que vale a pena investir no país, o alto custo de capital e o elevado endividamento corporativo evidenciam a instabilidade que acompanha esse investimento. O potencial de retorno existe, mas o custo financeiro e operacional de manter uma operação no país faz muitos investidores e empresas recuarem.

– Os empreendedores brasileiros são vistos como criativos, resilientes e capazes de resolver problemas complexos mesmo com poucos recursos. O famoso “jeitinho brasileiro”, nesse caso, é bem-visto. Porém, o ranking mostra que essa criatividade muitas vezes surge como resposta à falta de infraestrutura e às deficiências educacionais. O mercado percebe que essas características nem sempre se convertem em eficiência organizacional.

Resumindo a imagem do Brasil lá fora, continuamos sendo o país do futuro. Embora muitos dos fatores que contribuem para essa percepção não estejam sob o controle dos líderes, outros dependem diretamente da capacidade de transformar potencial em resultados concretos. Algo que o país promete há décadas, mas ainda entrega de forma irregular.

Para reduzir a percepção de risco associada ao Brasil, líderes empresariais precisam investir em governança sólida, transparência e mecanismos de controle capazes de gerar confiança além das fronteiras nacionais. Quando o ambiente externo é visto com cautela, empresas que demonstram

previsibilidade, responsabilidade e rigor na gestão conseguem transmitir maior segurança a investidores, parceiros e mercados internacionais.

Melhorar a produtividade passa, necessariamente, pela capacidade dos líderes de criar entendimento dentro das organizações. Isso exige comunicação clara, desenvolvimento contínuo das equipes e uma cultura em que informações relevantes circulem com precisão. Quando as pessoas sabem o que fazer, por que fazer e como suas atividades contribuem para os resultados, a execução ganha consistência.

Em um ambiente marcado por incertezas, líderes precisam assumir o papel de intérpretes da realidade para investidores, parceiros e demais públicos estratégicos. Isso exige uma presença pública capaz de transmitir visão de longo prazo, capacidade de execução e entendimento dos desafios do ambiente de negócios. Mais do que apontar obstáculos, executivos devem comunicar com clareza quais decisões estão sendo tomadas para enfrentá-los.

Líderes precisam criar estruturas capazes de transformar iniciativa individual em resultado coletivo. A criatividade, a adaptabilidade e a capacidade de encontrar soluções diante das adversidades são atributos valiosos, mas produzem mais resultados quando apoiados por processos claros, bem definidos e consistentes de execução. O desafio das organizações é preservar a agilidade sem renunciar à disciplina operacional, direcionando a energia empreendedora das equipes para objetivos comuns e sustentáveis ao longo do tempo.

Se o Brasil deseja deixar de ser lembrado como o país do futuro, precisará demonstrar maior capacidade de entregar resultados no presente. Esse movimento não depende apenas de políticas públicas ou de mudanças estruturais de longo prazo. Passa, também, pelas decisões tomadas diariamente dentro das empresas. Assim, os versos que abriram este artigo podem voltar a fazer sentido, ao menos quando o assunto é a capacidade de gerar negócios.

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

LÍDERES PRECISAM CRIAR ESTRUTURAS CAPAZES DE TRANSFORMAR INICIATIVA INDIVIDUAL EM RESULTADO COLETIVO. A CRIATIVIDADE, A ADAPTABILIDADE E A CAPACIDADE DE ENCONTRAR SOLUÇÕES DIANTE DAS ADVERSIDADES SÃO ATRIBUTOS VALIOSOS, MAS PRODUZEM MAIS RESULTADOS QUANDO APOIADOS POR PROCESSOS CLAROS, BEM DEFINIDOS E CONSISTENTES DE EXECUÇÃO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

FINANÇAS - MERCADO SOBE PREVISÃO DE INFLAÇÃO E VÊ SELIC EM 14% AO ANO EM 2026

Mediana das estimativas para o IPCA aumenta de 5,30% para 5,33%. A projeção para a taxa de juros também é de alta

Do Estadão Conteúdo



O Boletim Focus, divulgado pelo Banco Central, prevê crescimento da economia brasileira em 2027 (1,70%), 2028 e 2029 (ambos de 2%)

A mediana das estimativas do mercado financeiro no relatório Focus do Banco Central para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de 2026 aumentou pela 15ª semana consecutiva, de 5,30% para 5,33%, distanciando-se ainda mais do teto da meta perseguida pelo Banco Central, de 4,50%.



O movimento reflete a escalada das incertezas com a guerra no Oriente Médio, que provocou uma disparada nos preços do petróleo. Considerando apenas as 97 estimativas atualizadas nos últimos cinco dias úteis, mais sensíveis a novidades, a mediana passou de 5,35% para 5,36%.

A estimativa intermediária do mercado para o IPCA de 2027 subiu de 4,10% para 4,15%. Um mês antes, era de 4,01%. Considerando apenas as 96 projeções atualizadas nos últimos cinco dias úteis, porém, oscilou de 4,20% para 4,18%.

A mediana do Focus para a inflação de 2028 aumentou de 3,68% para 3,70%. Um mês antes, era de 3,65%. Para 2029, seguiu em 3,50%, pela 42ª semana consecutiva.

A trajetória prevista pelo mercado segue acima da esperada pelo Banco Central, mesmo depois da revisão das estimativas do Comitê de Política Monetária (Copom) na reunião de junho, publicada na última quarta-feira, 17. O colegiado aumentou as projeções para o IPCA em 2026 de 4,6% para 5,20%, e em 2027, de 3,5% para 3,7%.

A partir de 2025, a meta de inflação passou a ser contínua, com base no IPCA acumulado em 12 meses. O centro é de 3%, com tolerância de 1,5 ponto porcentual para mais ou para menos. Se a inflação ficar fora desse intervalo por seis meses consecutivos, considera-se que o BC perdeu o alvo.

Selic

A mediana das expectativas do mercado financeiro para a taxa Selic no fim de 2026 subiu de 13,75% para 14,00%. Há um mês, era de 13,25%. O mercado vem ajustando as expectativas para a extensão do ciclo de afrouxamento monetário conduzido pelo Banco Central, em meio ao aumento da incerteza e dos preços de petróleo por causa da guerra no Oriente Médio.

Considerando só as 78 estimativas atualizadas nos últimos cinco dias úteis, mais sensíveis a novidades, a mediana para a Selic no fim deste ano permaneceu em 14,00%.

A estimativa intermediária do relatório Focus para a taxa Selic no fim de 2027 seguiu em 12,00%. Um mês atrás, era de 11,25%. Levando em conta apenas as 77 estimativas atualizadas nos últimos cinco dias úteis, a mediana continuou em 12,00%.

A mediana do mercado para a Selic no fim de 2028 seguiu em 10,25%. Há um mês, era de 10,00%. A estimativa para 2029 continuou em 10,00% pela sétima semana consecutiva.

PIB

A mediana das projeções para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro em 2026 subiu pela quinta semana seguida, de 1,96% para 1,98%. Um mês antes, era de 1,89%. Considerando apenas as 56 projeções atualizadas nos últimos cinco dias úteis, mais sensíveis a novidades, a estimativa passou de 1,99% para 2,00%.

O crescimento esperado pelo mercado é maior do que o previsto pelo Banco Central, de 1,6%, segundo o Relatório de Política Monetária (RPM) do primeiro trimestre. O Ministério da Fazenda espera alta de 2,33% para o PIB.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

FINANÇAS - IBOVESPA SOBE, MAS COM GIRO LIMITADO

Índice da B3 fechou em alta de 1,21%, aos 170.370,38 pontos, enquanto o dólar caiu

Do Estadão Conteúdo

O Ibovespa subiu mais de 1% nesta segunda-feira e recuperou o nível dos 170,3 mil pontos, com as ações de primeira linha no azul sinalizando a entrada de fluxo estrangeiro. O giro financeiro, contudo, foi limitado enquanto investidores aguardam a ata do Comitê de Política Monetária (Copom) de junho

e o índice de inflação PCE dos EUA, a serem divulgados na quarta e na quinta- -feira, respectivamente.

Após mínima com variação zero, pela manhã, aos 168.326,26 pontos, e máxima aos 170.749,76 pontos (+1,44%), à tarde, o Ibovespa fechou em alta de 1,21%, aos 170.370,38 pontos. Fora Petrobras, todas as ações de grandes bancos e Vale (+0,20%) avançaram, tendo ainda Azzas (+10,48%) na liderança do campo azul, influenciada pelo movimento de vender a marca Farm Rio. Ao fim da última sessão, a varejista confirmou ter contratado o Morgan Stanley para conduzir o negócio, visto pelo JPMorgan como “potencial de destravamento de valor”.

O Ibovespa ainda acumula queda de 1,97% no mês de junho, mas avanço de 5,74% em 2026.

Já o dólar abriu a semana em queda moderada. Em baixa desde a abertura dos negócios e com mínima de R\$ 5,1241 no início da tarde, o dólar à vista terminou o dia em queda de 0,45%, cotado a R\$ 5,1415.

A moeda americana avança 1,96% frente ao real em junho, após valorização de 1,82% no mês passado. No ano, as perdas, que chegaram a superar dois dígitos no início de maio, quando a taxa de câmbio rondava R\$ 4,90, agora são de 6,33%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

FINANÇAS - OPINIÃO - MANAUS, REFORMA TRIBUTÁRIA E REINDUSTRIALIZAÇÃO: UMA OPORTUNIDADE PARA O BRASIL



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Augusto Cesar Barreto Rocha. Professor
da Universidade Federal do Amazonas e consultor

opinioao@portalbenews.com.br

A Superintendência da Zona Franca de Manaus anunciou, no último dia 18 de junho, que o Polo Industrial de Manaus (PIM) ultrapassou US\$ 15,09 bilhões, ou R\$ 78,5 bilhões, de faturamento entre janeiro e abril de 2026, com crescimento de 4,4%, considerando o mesmo período do ano passado. São mais de 130 mil empregos diretos. Estes números representam um certo otimismo para atividades produtivas na Amazônia que sejam distantes da destruição continuada da sua biodiversidade.

A reindustrialização do País tem uma oportunidade com o PIM, pois há na região uma mão de obra abundante, com trabalhadores qualificados para a indústria, somada com uma estrutura regulatória sólida de incentivos fiscais constitucionais, assegurados pela reforma tributária. Há uma oportunidade grande para empresas industriais se basearem em Manaus. Vale destacar que muito deste crescimento está concentrado nos setores de eletroeletrônicos (com apoio do crescimento das vendas de televisores, por conta da Copa do Mundo), celulares e motocicletas, apoiados por vários motivadores de aquisição para os consumidores. Há diferentes oportunidades em outros campos.

Há ainda uma ocasião a ser desenvolvida a partir da nova política industrial brasileira, que é um conjunto de missões que desenvolvam a indústria da construção civil nacional e outros setores. Por exemplo, precisamos de métodos construtivos mais modernos, para dinamizar um dos setores que mais emprega no Brasil, reduzindo o grande déficit habitacional. Há ainda uma oportunidade para encontrar caminhos de maior aproximação da indústria de Manaus com a natureza da Amazônia, que é uma das poucas críticas que fazem sentido e ainda não foi enfrentada pelos setores público ou privado. Do ponto de vista do arranjo do sistema industrial, também não foi enfrentada com vigor a carência secular de infraestrutura, que precisa ser rompida.

Ao contrário do que a maior parte das pessoas intui, o PIM e o Amazonas mais contribuem com tributos do que recebem de volta em recursos federais. O grande desafio que se colocará aos próximos governos do Estado será o equilíbrio fiscal, pois, apesar de ser uma grande unidade da federação em dimensões territoriais, o Amazonas possui poucos habitantes por quilômetro quadrado e

uma economia concentrada na capital. Como grande produtor, a reforma tributária transferirá os recursos para os estados consumidores, desabastecendo os cofres locais. Será necessário ampliar a base de consumo do interior do Amazonas para evitar uma unidade federativa profundamente deficitária, que precisará fortemente dos fundos compensatórios.

Outra oportunidade que se apresenta é a construção continuada de infraestruturas, corrigindo o déficit histórico da região, para que um dia seja viável deliberar pela redução dos benefícios fiscais que permitem esta base industrial. Seria bom que outros estados do País começassem a divulgar dados semelhantes, para que tivéssemos uma transparência e clareza sobre quanto faturam os diversos setores da economia nacional, uma vez que este é um dos elementos de maior compreensão por parte dos empresários e facilitaria um modelo comparativo efetivo por região. Afinal, o PIB é um número recorrentemente usado, mas pouco compreendido, enquanto o total de faturamento é compreendido por qualquer vendedor, gerente de padaria ou de multinacional. Há um espaço para um crescimento continuado de 5% ao ano ao longo dos próximos anos, em especial se os juros básicos do País continuarem a baixar, que é o que todos esperamos.

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

O GRANDE DESAFIO QUE SE COLOCARÁ AOS PRÓXIMOS GOVERNOS DO ESTADO SERÁ O EQUILÍBRIO FISCAL, POIS, APESAR DE SER UMA GRANDE UNIDADE DA FEDERAÇÃO EM DIMENSÕES TERRITORIAIS, O AMAZONAS POSSUI POUCOS HABITANTES POR QUILOMETRO QUADRADO E UMA ECONOMIA CONCENTRADA NA CAPITAL. COMO GRANDE PRODUTOR, A REFORMA TRIBUTÁRIA TRANSFERIRÁ OS RECURSOS PARA OS ESTADOS CONSUMIDORES, DESABASTECENDO OS COFRES LOCAIS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

JUSTIÇA - MORAES DECIDE ESTA SEMANA SE MANTÉM BOLSONARO PRESO EM CASA

Prazo para prisão domiciliar do ex-presidente termina nesta quinta-feira. Último boletim médico aponta melhora no quadro de saúde

Do Estadão Conteúdo



Jair Bolsonaro está em casa desde que ganhou o benefício, válido por 90 dias a partir da alta hospitalar, registrada em 27 de março

O prazo de 90 dias da prisão domiciliar temporária concedida ao ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) termina nesta quinta-feira, 25. A continuidade ou não da medida dependerá de decisão do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), relator do caso.

Bolsonaro cumpre pena de 27 anos e 3 meses de prisão por tentativa de golpe de Estado e outros crimes relacionados à trama golpista. O cumprimento da pena teve início em novembro do ano passado, primeiro em unidades da Polícia Federal em Brasília e depois na chamada "Papudinha".

A prisão domiciliar foi autorizada em março, em caráter humanitário, após internação por broncopneumonia e sob argumento de necessidade de cuidados médicos contínuos.

A medida foi fixada por 90 dias, contados a partir da alta hospitalar, registrada em 27 de março. Bolsonaro permanece desde então em uma casa no bairro Jardim Botânico, em Brasília.

Ao fim do prazo, caberá ao STF reavaliar se permanecem os requisitos que justificaram a prisão domiciliar ou se Bolsonaro deverá retornar ao regime anterior.

Na última sexta-feira, um boletim médico apontou melhora no quadro de saúde do ex-presidente, com evolução no tratamento do ombro operado e redução das crises de soluço, além de maior disposição física. O relatório também registra efeitos colaterais como sonolência diurna e instabilidade no equilíbrio.

Em paralelo, o deputado federal Lindbergh Farias (PT-RJ) pediu ao STF, pela segunda vez, a revogação da prisão domiciliar. Agora o parlamentar cita um episódio em que a escolta de Bolsonaro impediu a intimação da Polícia Civil do Distrito Federal, no âmbito de investigação sobre a apreensão de uma arma com um de seus seguranças.

Segundo ele, a medida não estaria sendo plenamente cumprida o que justificaria o retorno ao regime prisional.

A polícia havia solicitado a Moraes permissão para interrogar Bolsonaro sobre o caso por videoconferência. O ministro, contudo, determinou que o depoimento seja colhido presencialmente nesta terça-feira, 23, às 15h na casa onde o ex-presidente cumpre pena.

Depoimento

Alexandre de Moraes autorizou a defesa do ex-presidente a acompanhar o depoimento que ele prestará à Polícia Civil do Distrito Federal. Moraes autorizou os advogados a se reunirem com o ex-presidente sem limitação de tempo e acompanhá-lo durante o depoimento.

Bolsonaro será ouvido em inquérito aberto sobre arma de fogo registrada em seu nome que foi encontrada com um de seus seguranças quando ele foi parado em uma blitz. A oitiva está marcada para às 15h e será realizada na residência do ex-presidente, que cumpre prisão domiciliar.

Segundo informações da Agência Brasil, a arma foi apreendida na semana passada, quando um Honda Civic foi parado em um ponto de bloqueio no Pistão Norte, em Taguatinga. Na abordagem, o motorista se identificou como servidor do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI) e disse que a arma pertencia ao ex-presidente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

JUSTIÇA - CASO MARIELLE: STF MANTÉM CONDENAÇÕES

Corte rejeita recursos de condenados pelo assassinato da vereadora e seu motorista

Do Estadão Conteúdo

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) rejeitou, por unanimidade, os recursos apresentados pelas defesas dos condenados pelo assassinato da vereadora Marielle Franco e do motorista Anderson Gomes, em 2018, no Rio de Janeiro.

A Corte entendeu que os embargos de declaração são protelatórios, ou seja, tem o objetivo de evitar que a condenação se torne definitiva. Também afirmaram que os recursos representam “mero inconformismo com o desfecho do julgamento”. O julgamento foi realizado em sessão virtual encerrada na sexta-feira, 19, quando já havia maioria formada desde a quinta-feira, 18.

Os recursos foram apresentados na ação penal por Domingos e Francisco Brazão (76 anos e 3 meses de prisão), Ronald Paulo Alves (56 anos de prisão), Rivaldo Barbosa (18 anos de prisão) e Robson Fonseca (9 anos de prisão).

As defesas alegavam omissões e obscuridades na decisão e questionavam pontos como os critérios de fixação da pena e o valor da indenização a ser paga de forma solidária aos familiares das vítimas. O relator, ministro Alexandre de Moraes, destacou que a fundamentação da decisão colegiada é coerente.



Em fevereiro deste ano, o colegiado decidiu pela condenação dos participantes do crime. Os irmãos Domingos e Chiquinho Brazão foram apontados como mandantes e condenados por organização criminosa armada, duplo homicídio qualificado e tentativa de homicídio qualificado. Também foram condenados Ronald Paulo Alves Pereira, Rivaldo Barbosa e Robson Calixto Fonseca.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

PORTUGAL - BRASIL E PORTUGAL LANÇAM CHAMADA PARA INTERNACIONALIZAR STARTUPS DE TURISMO

Iniciativa selecionará dez empresas para programas de soft landing e entrada assistida nos mercados brasileiro e português, com foco em soluções tecnológicas para o setor turístico

Por SÉRGIO NASCIMENTO Público Portugal

Para a gestora do Porto Digital, Marcela Valença, a Conexão Luso-BR inaugura uma nova etapa na relação entre os ecossistemas de inovação dos dois lados do Oceano Atlântico

Dez startups, sendo cinco brasileiras e cinco portuguesas, serão selecionadas para impulsionar a internacionalização de soluções tecnológicas voltadas ao turismo, ampliar oportunidades de negócios e fortalecer a cooperação entre os ecossistemas de inovação dos dois países. Esse é o foco da Conexão Luso- -BR — Chamada Binacional de Inovação Aberta em Turismo, promovida pela Embratur, por meio do EmbraturLAB, em parceria com o Porto Digital, com apoio do Turismo de Portugal e do Cais do Porto.

A proposta é conectar startups que já tenham produtos validados comercialmente aos mercados de destino, oferecendo suporte técnico, institucional e operacional para reduzir riscos e acelerar a entrada em novos ambientes de negócios. As empresas selecionadas terão acesso a programas de soft landing, com apoio para adaptação ao novo mercado, orientação jurídica, conexões institucionais e aproximação com potenciais clientes e parceiros comerciais.

A operação técnica será conduzida pelo Porto Digital, em Recife, e pelo Cais do Porto, na Região de Aveiro, responsáveis por mobilizar os ecossistemas de inovação locais e acompanhar o desenvolvimento dos projetos durante os cinco meses de duração do programa.

Infraestrutura

No Brasil, as startups portuguesas serão acolhidas pelo Porto Digital e terão acesso ao Núcleo de Empreendedorismo e Residência Digital (NERD), em Recife. Em Portugal, as empresas brasileiras serão apoiadas pelo Cais do Porto e integradas ao ecossistema de inovação da região de Aveiro.

De acordo com Roberto Gevaerd, diretor de Gestão e Inovação da Embratur, o turismo moderno exige respostas rápidas e tecnológicas para desafios complexos. “Esta chamada binacional de inovação aberta une o que há de melhor nos ecossistemas brasileiro e português. Com o suporte técnico e a estrutura de soft landing que vamos oferecer, reduzimos as barreiras de entrada e garantimos que essas dez startups selecionadas expandam seus negócios com segurança, tração comercial e real fit de mercado.”

Para Sérgio Guerreiro, diretor-coordenador da Direção de Estratégia e Conhecimento do Turismo de Portugal, o apoio ao projeto reforça a estratégia de promover a inovação e a cooperação internacional no setor. “Ao ligar startups e empresas de turismo de Portugal e do Brasil, esta iniciativa cria novas oportunidades para desenvolver soluções aplicadas aos desafios da indústria, acelerar a transição digital, aumentar a competitividade dos destinos e gerar valor para empresas, visitantes e territórios. A inovação aberta é hoje uma ferramenta essencial para preparar o turismo para o futuro”, afirma.

Linhas complementares

A chamada binacional foi estruturada em duas trilhas. A primeira, Brasil-Portugal, direcionada a startups brasileiras interessadas em expandir para o mercado português. A segunda, Portugal-Brasil, voltada para empresas portuguesas que pretendem desenvolver negócios no Brasil.

Entre os objetivos estão a internacionalização de soluções tecnológicas para o turismo, a seleção de empresas com produtos já validados, o apoio à geração de tração comercial nos países de destino e o fortalecimento da cooperação institucional entre os dois países. O projeto também prevê a criação de um modelo binacional de inovação aberta que poderá ser replicado futuramente em outros mercados.

Porto Digital

Para a gestora do Porto Digital, Marcela Valença, a Conexão Luso-BR inaugura uma nova etapa na relação entre os ecossistemas de inovação dos dois lados do Atlântico. “A expectativa é que o lançamento oficial do projeto marque o início de uma operação estruturada de internacionalização de startups de turismo entre Brasil e Portugal, tendo o Porto Digital e o Cais do Porto como principais executores da iniciativa. Pelo modelo apresentado, as duas entidades serão responsáveis por mobilizar os ecossistemas de inovação dos dois países e apoiar o processo de seleção das dez startups escolhidas (cinco brasileiras e cinco portuguesas)”, diz.

“Na prática, o Porto Digital receberá as startups portuguesas interessadas em atuar no Brasil, disponibilizando sua estrutura no Recife, especialmente por meio do NERD. Já o Cais do Porto será responsável por apoiar a inserção das startups brasileiras no ecossistema de inovação da Região de Aveiro, em Portugal”, destaca a gestora.

Entre os resultados esperados estão a ampliação da presença de startups brasileiras no mercado português, a entrada de soluções portuguesas no setor turístico brasileiro e o fortalecimento da cooperação tecnológica entre os dois países. Outro aspecto relevante é a consolidação da presença internacional do Porto Digital, que já mantém um hub de inovação em Aveiro.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

INTERNACIONAL - GUSTAVO PETRO DENUNCIA FRAUDE NO 2º TURNO DA ELEIÇÃO NA COLÔMBIA

Atual presidente vê irregularidades na votação e questiona contagem preliminar que apontou vitória de Abelardo De La Espriella

Do Estadão Conteúdo



Petro também mencionou possíveis irregularidades no exterior e citou um consulado com 80 eleitores inscritos que teria registrado mil votantes

O presidente da Colômbia, Gustavo Petro, denunciou “delito contra o voto” em suposta fraude na eleição presidencial de domingo (21), cujo resultado preliminar apontou vitória do opositor Abelardo De La Espriella.

“Muitos formulários E-14 foram alterados após o upload e, ao contrário do que afirmou o registrador [responsável pela apuração], removeram o registro de data e hora e o Hash



dos algoritmos para modificá-los deliberadamente, a partir dos escritórios dos irmãos Bautista”, disse o presidente em rede social.

Petro se refere aos empresários Bautista, donos da Thomas Greg & Sons, uma das empresas responsáveis pela contagem preliminar. Os formulários E-14 são os que registram os votos de cada urna, depositados em papel pelos eleitores, enquanto o Hash é o software que deveria garantir a integridade digital dos documentos.

Na Colômbia, a apuração ocorre em duas etapas. A pré-contagem, divulgada no dia da votação, tem caráter informativo e não tem valor legal para definir o vencedor. Já o escrutínio, conduzido por juízes eleitorais com fiscalização de partidos, verifica manualmente os formulários E-14 e consolida o resultado oficial.

Petro também mencionou possíveis irregularidades no exterior e citou um consulado com 80 eleitores inscritos que teria registrado mil votantes. Além disso, sugeriu envolvimento de Israel nas supostas fraudes.

“Hoje temos evidências de uma mudança nos endereços IP de vários servidores pertencentes ao Registro Nacional [órgão responsável pela apuração dos votos]. Isso significa que o software foi comprometido e outros registraram dados de seções eleitorais e centros de votação. A única entidade no mundo capaz de fazer isso é o Estado de Israel”, afirmou.

Segundo a pré-contagem, De La Espriella obteve 49,66% dos votos válidos (12,9 milhões), contra 48,70% de Iván Cepeda (12,7 milhões). A diferença é de cerca de 250 mil votos, em um universo de 26,3 milhões de eleitores que foram votar, comparecimento de 63,6%, o maior já registrado no país.

Cepeda

Em coletiva na quarta-feira (22), Iván Cepeda adotou tom mais cauteloso e evitou falar em fraude. Ele afirmou que sua campanha apresentou 57,1 mil reclamações, que deverão ser analisadas pelos juízes eleitorais.

“É esperar, com calma, o resultado desse escrutínio, momento em que, verificadas todas as reivindicações que fizemos, tiradas todas as dúvidas que temos, procederemos como acontece nas democracias para anunciar o nosso reconhecimento do resultado, estando tudo em ordem”, disse.

O especialista em política colombiana Matheus Petrelli, do Observatório Político Sul-Americano (OPSA), avalia que as acusações de Petro são amplas e envolvem diferentes etapas da pré-contagem, mas ainda precisam ser verificadas.

“O escrutínio é esse lugar para apurar as denúncias, para receber os casos de possíveis irregularidades, e a tendência é que seja ali resolvido”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026

INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE ORMUZ VOLTOU AO NORMAL

Presidente dos EUA afirmou que o fluxo retomou os mesmos níveis de antes da guerra

Do Estadão Conteúdo

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou nesta segunda-feira, 22, que o fluxo de petróleo pelo Estreito de Ormuz foi retomado e os preços da commodity energética voltaram a níveis “comparáveis ao início da guerra”, após a queda de 3% no pregão do dia.

“Muito petróleo está fluindo pelo Estreito de Ormuz”, disse Trump em coletiva de imprensa no Salão Oval. “Ontem recebemos mais petróleo do que jamais passou pelo estreito... Temos ele aberto e temos um país que nunca terá uma arma nuclear”, disse Trump em referência ao Irã.

Trump também comentou o papel do Irã na dinâmica do mercado de energia após o Tesouro americano suspender algumas sanções do país persa. Segundo o presidente, Teerã irá usar a receita do petróleo para comprar alimentos dos Estados Unidos.

Ao mesmo tempo, o presidente adotou um tom de advertência ao falar sobre a conduta iraniana. Trump disse que, caso o Irã não se comporte “como o esperado”, Washington pode agir de outras maneiras. “Temos controle total sobre Ormuz e podemos reativar o bloqueio marítimo se necessário”, disse.

Questionado sobre a frente de tensão no Líbano, Trump afirmou que foi capaz de resolver o impasse, citando sua mediação na relação entre Israel e os líderes libaneses. “Eu resolvo problemas facilmente, incluindo com Netanyahu”, afirmou, referindo-se ao premiê israelense Benjamin Netanyahu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

PRESIDENTE DO CONSELHO DA VALE REAGE APÓS PREVI PEDIR DESTITUIÇÃO: 'FALSIDADE IDEOLÓGICA' E 'ABUSO DO DIREITO DE VOTO'

Atual chefe do colegiado da mineradora chegou ao órgão pela indicação do fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil, que é a maior acionista da companhia. Em comunicado, Previ reafirma posição

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Caminhões em mina da Vale no Pará — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

A disputa pelo Conselho de Administração da mineradora Vale já começou com tons elevados, após a Previ, fundação de Previdência dos funcionários do Banco do Brasil (BB) e principal acionista da companhia, pedir a destituição do presidente do colegiado, Daniel Stieler.

Em reação, na reunião do Conselho na última sexta-feira, Stieler acusou a entidade previdenciária de “falsidade ideológica administrativa”, por causa das justificativas apresentadas pela Previ, e “abuso do direito de voto”, quando um acionista vota em interesse próprio, em detrimento da companhia, conforme a ata completa do encontro, divulgada ao mercado na manhã desta terça-feira.

A Previ, por sua vez, dobrou a aposta na sua posição nesta terça-feira, ao divulgar um comunicado reafirmando que a substituição de Stieler como membro do Conselho da Vale “se insere em um processo natural de renovação e no contexto de evolução das demandas do mercado por maior independência e robustez institucional”.

Para reforçar essa posição, a Previ também informa que “não tem a intenção de indicar presidentes do Conselho e apoiará candidatos independentes” na assembleia ordinária da acionistas (AGO) prevista para abril de 2027, que deverá tratar da renovação de todas as vagas do colegiado, como adiantou a ao GLOBO a diretora de Participações da Previ, Adriana Chagastelles.

As mudanças pedidas



A Previ pediu a convocação de uma assembleia extraordinária de acionistas (AGE) para deliberar a destituição de Stieler numa carta enviada à Vale no último dia 11.

Como Stieler preside o Conselho, a destituição implica mais duas decisões: sua substituição como conselheiro e a eleição de um novo presidente. Para a vaga, a Previ indicou José Mauricio Pereira Coelho — presidente da entidade de 2018 a 2021, entre os governos Michel Temer e Bolsonaro, e que já esteve no Conselho da Vale.

Para a presidência, declarou apoio à candidatura do conselheiro independente (que não tem vínculo com nenhum acionista) Manuel Lino Silva de Sousa Oliveira, conhecido como Ollie.

Só que, na reunião de sexta, o Conselho decidiu recomendar aos acionistas que Stieler siga no cargo. E, caso a AGE decida pela destituição, o Conselho aceitou a indicação de Coelho para a vaga, mas, ao mesmo tempo, acrescentou como indicada o nome de Ieda Gomes Yell para disputar com o indicado da Previ.

E declarou apoio ao conselheiro Marcelo Gasparino, atual vice-presidente do colegiado, para o cargo de presidente.

A reação de Stieler

A ata completa da reunião de sexta revela a disputa acirrada entre os conselheiros — que agora deverá ser decidida no voto pelos acionistas, na AGE marcada para 22 de julho.

A reação de Stieler, que presidiu a reunião encerrada já no início da noite, pouco antes da partida entre Brasil e Haiti pela Copa do Mundo, veio logo no início. Após as leituras da carta da Previ com o pedido de destituição e do parecer do Comitê de Indicação e Governança (CIG) sobre as indicações feitas, o atual presidente do Conselho leu um discurso de defesa.

No texto, publicado em anexo à ata, Stieler diz que as “justificativas específicas” apresentadas pela Previ para pedir a destituição “podem ser confrontadas pelos indicadores positivos, ausência de processos e boa relação com o board (Conselho), de forma que a justificativa oficial torna-se uma falsidade ideológica administrativa”.

Ainda segundo Stieler, “a companhia apresentou evolução consistente em eficiência operacional, disciplina de capital, retorno aos acionistas e avanços relevantes em sustentabilidade e segurança”. E, embora “sempre existem oportunidades de melhoria”, “a questão central é avaliar se uma mudança de liderança neste momento agrega valor superior ao risco inerente de uma transição em um ciclo operacional e estratégico favorável”.

“Destituir um gestor eficiente sob falsos pretextos pode ser interpretado como um ato que visa atender a interesses particulares do acionista em detrimento do interesse da companhia, resta configurado o abuso do direito de voto”, diz a carta de defesa de Stieler.

Previ nega interferência política

Os “interesses particulares” da Previ são frequentemente associados à interferência política do governo federal. Como a fundação de Previdência tem o comando compartilhado entre o BB e os funcionários do banco estatal, a entidade acaba sendo vista como via dos interesses do Planalto nas companhias em que investe.

O fato de que, assim como os demais membros do Conselho, o mandato de Stieler como conselheiro está perto de terminar, em abril de 2027, alimenta questionamentos sobre os motivos por trás do movimento da Previ.

Ao GLOBO, a diretora Adriana negou ingerência política e disse que a Previ já planejava a saída de Stieler desde a virada do ano, para refutar quaisquer suspeitas sobre o momento de pedir a troca. Assim como no comunicado desta terça-feira, Adriana reafirmou a intenção de aumentar a independência da governança da Vale.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 23/06/2026

QUAL É A MENSAGEM DE TRUMP AO COMPARTILHAR REPORTAGEM QUE CITA DEBATE SOBRE INTEGRIDADE DE SISTEMA ELEITORAL BRASILEIRO?

Por Luciana Casemiro



Presidente dos EUA, Donald Trump, antes de embarcar no Air Force One na França — Foto: MARTIAL TREZZINI / POOL / AFP

O presidente Donald Trump compartilhou em sua rede social, a Truth Social, uma reportagem que trata as eleições na América Latina e cita que a disputa à Presidência do Brasil como próximo foco no hemisfério. O texto afirma que as eleições no Brasil estariam provocando um "intenso debate sobre a integridade do sistema eleitoral brasileiro e sobre se a disputa será conduzida de uma forma considerada livre e justa por todos os lados". A questão é qual a intenção do presidente americano ao compartilhar essa notícia? Há uma preocupação de que Trump tente influenciar as eleições brasileiras. Após o encontro com Lula no G7, o líder americano fez algumas declarações sobre o presidente americano ser volátil, enquanto a sua equipe fez postagens criticando a condenação de Eduardo Bolsonaro.

A matéria, intitulada "Trump acumula oito vitórias em sete anos na América Latina", publicada pela plataforma de notícias Newsmax, sustenta que a próxima eleição presidencial brasileira poderá se tornar "a disputa mais consequente do hemisfério" sob a influência política do presidente americano.

A reportagem apresenta a eleição do conservador Abelardo de la Espriella na Colômbia como "mais do que uma reviravolta política em uma das nações mais problemáticas da América Latina". Segundo o texto, a Colômbia tornou-se o oitavo país latino-americano, em sete anos, a substituir uma liderança de esquerda por um governo de centro-direita alinhado a Trump.

Ao citar ainda as vitórias de Keiko Fujimori no Peru e mudanças políticas em países como Argentina, Venezuela, Nicarágua e até Cuba, a reportagem afirma que "uma forte corrente política está se espalhando pelo hemisfério — cada vez mais influenciada pelas ideias, prioridades e pela política do presidente Donald J. Trump".

No trecho dedicado ao Brasil, a matéria menciona a disputa política entre a família Bolsonaro e o presidente Lula e ressalta que, caso o país se desloque para a direita, "o mapa político da América Latina ficará dramaticamente diferente do que era há apenas uma década".

O texto, que afirma que alguns apoiadores passaram a enxergar Trump "como uma força política comparável a Simón Bolívar — líder latino-americano cujas ideias remodelaram a direção política de diversas nações das Américas", é encerrado com uma adaptação do slogan utilizado pelo republicano: "Trump is truly making the Americas great again" ("Trump está realmente tornando as Américas grandes novamente").

Fonte: O Globo - RJ
Data: 23/06/2026

AEROPORTOS DO RIO CRESCEM O DOBRO DA MÉDIA NACIONAL NOS CINCO PRIMEIROS MESES DO ANO

Galeão apresenta o melhor resultado da história
Por Ancelmo Gois



Aeroporto do Galeão - Aeroporto Tom Jobim — Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo

A movimentação de passageiros nos aeroportos do Rio de Janeiro cresceu 12,8% nos cinco primeiros meses de 2026 em relação ao mesmo período do último ano. O resultado é quase o dobro da média nacional, que foi de 6,7%. De janeiro a maio deste ano, os aeroportos fluminenses movimentaram mais de 5,3 milhões de viajantes ante 4,7 milhões transportados no mesmo período de 2025. Os dados foram compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos com base nos

indicadores do setor aéreo divulgados nesta terça-feira pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

O principal destaque no estado do Rio de Janeiro foi o aeroporto internacional do Galeão. Por lá passaram mais 4 milhões de passageiros nos cinco primeiros meses deste ano em voos nacionais e internacionais, alta de 16,10% na comparação com igual período de 2025. Trata-se do melhor resultado alcançado pelo aeroporto desde 2000, quando os indicadores passaram a ser divulgados.

Principal hub nacional do estado, o terminal Santos Dumont também viu a movimentação de viajantes aumentar. Do último ano para cá a alta foi de 3,4%, passando de 1,23 milhão em 2025 para 1,27 de janeiro a maio deste ano.

Porta de entrada e saída para a região dos lagos, o aeroporto de Cabo Frio foi o que apresentou maior percentual de crescimento nos cinco primeiros meses deste ano, de 39,4%. O terminal saltou de 7,2 mil viajantes em 2025 para 10,1 mil. Esse é o melhor resultado do terminal desde 2022.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/06/2026

PETROBRAS ASSINA ACORDO DE COOPERAÇÃO COM MEXICANA PEMEX E PLANEJA ESTUDOS EM ÁGUAS PROFUNDAS NO GOLFO DO MÉXICO

Expectativa é avançar em ações conjuntas e parcerias estratégicas para exploração e produção de petróleo, além de ganho de eficiência em refino e petroquímica

Por Carolina Nalin — Rio de Janeiro



A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, e o CEO da Pemex, Juan Carlos Capio Fragoso, assinam memorando de entendimento — Foto: Carolina Nalin/O Globo

A Petrobras e a Petróleos Mexicanos (Pemex), as duas maiores petroleiras estatais da América Latina, assinaram nesta terça-feira um memorando de entendimento para cooperação estratégica e técnica. O acordo prevê oportunidades de trabalho conjunto para exploração e produção de petróleo em águas profundas e campos maduros, além do aumento da eficiência nas áreas de refino e

petroquímica. A assinatura ocorreu em cerimônia no Edise, sede da Petrobras no Centro do Rio.

A expectativa é que seja uma parceria "ganha-ganha" para os países, segundo as autoridades presentes no evento. Entre as oportunidades está a da Petrobras auxiliar a Pemex na aplicação de tecnologia para revitalizar e expandir a produção no Golfo do México na porção mexicana.

Segundo Magda Chambriard, presidente da Petrobras, o Golfo do México está "praticamente virgem" em termos de exploração em águas profundas, e não é crível que o petróleo tenha ficado restrito apenas à fatia americana da região:

— Vemos uma possibilidade muito grande de águas profundas na porção mexicana do Golfo do México porque não é crível que a gente olhe para a região e diga: "Todo o óleo escolheu ficar na porção americana", que foi a mais desenvolvida e recebeu investimento ao longo de muitos anos.

Em conversa com jornalistas, a presidente da Petrobras explicou que a ideia é que a estatal brasileira aplique as mesmas tecnologias (de sísmica, processamento, interpretação e perfuração) que permitiram o salto do pré-sal no Brasil. Ainda que os desafios das duas regiões sejam diferentes, ela afirmou:

— Lá (na região do Golfo), são gomos de sal soltos, diferentes dos daqui, que são muralhas de sal muito espessas. Aqui, nós chamamos de pré-sal. Lá, eles chamam de subsal, exatamente porque são esses gomos localizados — explicou ela, ao garantir que a estatal brasileira teria expertise para perfurar tanto entre esses gomos quanto através deles.

Magda citou como exemplo o campo de Cantarell, que no passado levou o México a produzir mais de 3 milhões de barris de petróleo por dia, mas foi superado pelo Brasil em 2017 e a produção caiu. No primeiro trimestre de 2026, a Pemex produziu uma média de 1,65 milhão de barris de petróleo bruto por dia.

Verticalização dos negócios

O interesse em construir a parceria, segundo a presidente da Petrobras, surgiu de uma conversa com o presidente Lula, na qual, ao comentar o estreitamento da relação bilateral entre Brasil e México, Magda propôs a aproximação entre as duas petroleiras:

— Não precisou falar duas vezes. Ele pegou o telefone, ligou para a presidente Claudia Sheinbaum e disse: "Eu tô mandando a Magda aí falar com vocês" — contou ela, ao comentar que equipes técnicas já realizaram visitas mútuas para iniciar os trabalhos, visando "a segurança energética de ambos os países".

Magda afirmou ainda que, enquanto grandes empresas de petróleo têm ampliado portfólios exploratórios e exercitado vantagens de verticalização dos negócios, a Petrobras e a Pemex foram na direção contrária ao desverticalizar e a não investir em produção:

— Não furamos nem um poço pioneiro na Petrobras em 2021 ou 2022. Quando a gente olha para a Pemex, aconteceu uma coisa muito parecida. Eu disse ao Lula: "Não podemos nos envergonhar de produzir e explorar petróleo".

A presidente afirmou que os investimentos e projetos específicos ainda serão definidos a partir de estudos conjuntos, sempre buscando benefícios para os dois lados:

— A coisa unilateral não é a nossa praia — afirmou ela, ao dizer que não há cronograma ou prazo definido para a conclusão dos estudos de cooperação. — (...) Nós mandamos uma equipe e grande para o México. Agora eles retribuíram essa visita aqui. Agora nós vamos começar um trabalho que a gente espera que seja muito vantajoso para ambos os países.

Juan Carlos Capio Fragoso, CEO da Pemex, disse que a empresa trabalha para melhorar o fluxo de caixa e espera que a parceria traga resultados concretos "o mais rápido possível".

Petroquímica e fertilizantes

A cooperação entre Brasil e México também pode se estender para o setor petroquímico e para a produção de fertilizantes, caso haja disponibilidade de gás e interesse mútuo, disse Magda ao lembrar da presença da Braskem no México.

A parceria também visa aumentar a eficiência das refinarias de ambos os países, que não são novas. A ideia é trabalhar em conjunto tanto para que a Petrobras ensine, quanto aprenda, a refinar o óleo de forma mais eficiente, incluindo o coprocessamento para a produção de combustíveis renováveis.

Segundo a presidente da Petrobras, é preciso agregar valor ao petróleo dentro dos territórios nacionais para melhorar o retorno das empresas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PLANTA DE PROCESSAMENTO DE TERRAS RARAS CUSTARIA US\$ 1,65 BI, EM CENÁRIO CONSERVADOR

Dado consta de estudo do Ministério de Minas e Energia feito para subsidiar política para a área

Por João Caires (Broadcast) e Renan Monteiro (Broadcast)



Instalações da mineradora de óxidos de terras raras Serra Verde, em Minaçu (GO) Foto: Serra Verde/Divulgação

Brasília – O custo para a instalação de uma planta de processamento de terras raras é estimado em US\$ 1,65 bilhão, segundo estudo inédito do Ministério de Minas e Energia (MME), elaborado pelo Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri) com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). A estimativa é conservadora, sem considerar qualquer programa de subvenção econômica.

A pesquisa, que será apresentada pela pasta ao setor de mineração e ao governo federal como apoio à preparação de uma estratégia nacional de terras raras, considerou que o aperfeiçoamento do elo de midstream (separação individual dos elementos, purificação, refino e transformações em óxidos, metais e ligas) é um investimento essencial para que o Brasil possa figurar entre os atores mais relevantes no mercado.

Segundo dados consolidados, o País já conta com atividades de mineração, concentração e beneficiamento consideradas competitivas. Ainda assim, haveria potencial adicional estimado em cerca de 38,7 mil toneladas de óxidos de terras raras (TREO), volume equivalente a aproximadamente 10% da produção mundial estimada para 2025.

Prioridade é consolidar base mineral

A prioridade imediata é consolidar a base mineral. O estudo indica que não faz sentido falar em industrialização sem garantir antes a oferta de matéria-prima, ao destacar que o Brasil ainda está em fase de amadurecimento de projetos e de aumento de escala no upstream (mineração, concentração e beneficiamento).

Além do investimento inicial, o relatório estima em cerca de US\$ 525 milhões os custos necessários para manter a operação da planta ao longo de um ano.

As estimativas foram elaboradas com base em um projeto hipotético de midstream no Brasil: uma planta com capacidade para processar cerca de 25 mil toneladas anuais de óxidos de terras raras, utilizando uma cesta de matérias-primas representativa dos projetos brasileiros mais avançados.



A modelagem testou a operação dessa planta ao longo de 20 anos em três cenários. No cenário conservador (com preços de referência da China e a tributação atual), o retorno ao acionista seria de 11,8% ao ano, com recuperação do investimento em pouco mais de dez anos: viável, mas no limite para atrair um investidor privado.

O quadro muda com a política pública que coloca o setor como prioridade. Com um pacote de incentivos (subvenção de parte do investimento, depreciação acelerada e alívio tributário), o retorno ao acionista sobe para 16,5% ao ano, ultrapassando o patamar considerado atrativo, mesmo mantidos os preços chineses. E num ambiente de preços fora da China, com garantias de preço e de demanda, o retorno saltaria para 31% ao ano, com payback de cerca de quatro anos.

“A diferença entre um projeto inviável e um projeto atrativo não está no subsolo brasileiro, e sim nas escolhas de política pública”, resume o estudo.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, enxerga os dados do estudo como uma etapa necessária para que o setor possa mensurar o investimento necessário para atingir as metas de desenvolvimento e agregação de valor que o governo federal almeja.

“Esse estudo é um passo fundamental para subsidiar a estratégia nacional de terras raras, liderada pelo presidente Lula. Nosso propósito é desenvolver aqui mesmo a cadeia produtiva, da riqueza do subsolo ao produto final, agregando valor com inteligência científica, tecnologia e inovação. Tudo isso vai gerar empregos de qualidade, mais renda e desenvolvimento social e econômico”, afirmou à Coluna.

Trajetória gradual

O relatório avalia que o desenvolvimento da cadeia de terras raras no Brasil deve seguir uma “trajetória gradual, seletiva e coordenada de adensamento produtivo”, dividida entre ações de curto, médio e longo prazo.

No curto prazo, o estudo aponta que o objetivo central é destravar e organizar a cadeia. As prioridades incluem a consolidação do upstream competitivo e o aprofundamento da inteligência geológica, além da criação de instrumentos de redução de riscos ao longo do setor. Também entram nesse pacote instrumentos tributários e financeiros voltados à verticalização gradual, a coordenação regulatória, dentre outros pontos.

No médio prazo, a estratégia sugerida busca escalar e adensar a cadeia produtiva. Entre as ações, o estudo destaca a expansão da capacidade nacional de separação e refino, o avanço para etapas de maior valor, como metais, ligas e magnetos, a criação de hubs regionais de processamento e inovação e a integração com setores consumidores estratégicos, como defesa, mobilidade elétrica e energia renovável.

Em longo prazo, a meta passa a se integrar e reposicionar o Brasil em cadeias globais de maior valor agregado. O estudo prevê a consolidação de uma cadeia integrada entre mina, refino, metalurgia e magnetos, o fortalecimento da circularidade e da reciclagem, a ampliação da produção de componentes avançados, a inserção internacional em cadeias estratégicas e o desenvolvimento de políticas de conteúdo nacional e compras públicas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/06/2026

UNIÃO EUROPEIA ANUNCIA R\$ 1,56 BI PARA PROJETOS NO BRASIL, INCLUINDO EXTENSÃO DE CABO SUBMARINO

Investimentos serão distribuídos em quatro projetos com foco em conectividade, inclusão digital e desenvolvimento da economia de dados

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - A União Europeia (UE) anunciou nesta terça-feira, 23, o montante de R\$ 1,56 bilhão (€ 266,58 milhões) em investimentos distribuídos em quatro projetos no Brasil. A maior parcela é para extensão do cabo submarino óptico “EllaLink” para os Estados do Pará e Maranhão. Segundo informações do bloco europeu, o foco é conectividade e inclusão digital, bem como o desenvolvimento da economia de dados.

O anúncio de investimento foi feito no 2º Fórum de Investimentos UE-Brasil: Acordo de Parceria UE-Mercosul, na Apex Brasil. Serão € 260,8 milhões para a extensão do cabo submarino óptico, que já oferece conectividade direta entre Setúbal (Portugal) e Fortaleza (Brasil). O comissário para as Parcerias Internacionais da União Europeia, Jozef Síkela, esteve presente no evento.



Cabo submarino óptico “EllaLink”, que já oferece conectividade direta entre Setúbal (Portugal) e Fortaleza, será estendido para os Estados do Pará e Maranhão Foto: EllaLink/Divulgação

Haverá um pacote de assistência técnica para preparação para fortalecimento dos marcos de cibersegurança nos Estados, ainda de acordo com as informações repassadas. A destinação dos recursos também inclui a aquisição de sensores inteligentes capazes de coletar dados

ambientais e sísmicos. Nesse ponto, o foco é o monitoramento climático.

Em outra frente, foi anunciado o avanço na cooperação UE-Brasil para fomentar o mercado de hidrogênio renovável. Serão € 3,51 milhões para que projetos considerados “promissores” possam avançar para propostas “mais concretas e preparadas para investimento”, de acordo com o bloco europeu.

O terceiro anúncio foi o projeto para conectividade em seis comunidades remotas no Estado do Amazonas, com infraestrutura 4G da Nokia e conectividade satelital da Hispasat. Nesse caso, serão destinados € 1,5 milhão. O quarto e último anúncio foi o apoio de € 777,7 mil para organizações de mulheres e jovens indígenas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/06/2026

O FUTURO DA MINERAÇÃO É VERDE

Investimentos da Cedro em pellet feed exemplificam como o Brasil pode utilizar seu potencial geológico de forma sustentável, em sintonia com a demanda global

Por Cedro e Estadão Blue Studio

O chamado “minério verde” é uma oportunidade estratégica para o Brasil ampliar sua participação na transição industrial global, pois contempla a crescente demanda por matérias-primas que contribuam para a redução de emissões na indústria siderúrgica. Além disso, permite explorar as vantagens competitivas do País, especialmente a qualidade das reservas minerais e a matriz energética predominantemente renovável.

A Cedro Mineração participa dessa profunda transformação com projetos inovadores, que aliam responsabilidade ambiental, eficiência operacional e desempenho econômico. É o caso dos investimentos da empresa em pellet feed, referência dentro do conceito de minério verde.

Trata-se do concentrado de minério de ferro, finamente moído, utilizado para a fabricação de pelotas (pellets). Com alto teor de pureza, essa matéria-prima é crucial para a produção de aço de baixo carbono, pois permite à indústria siderúrgica reduzir em até 50% as emissões de CO₂. “Explorar esse

recurso representa uma ponte para a transição energética, pois demonstra que é possível manter a lucratividade enquanto se combate o aquecimento global de forma prática”, diz Lucas Kallas, CEO da Cedro Participações.

A empresa planeja investir mais de R\$ 7 bilhões na exploração do pellet feed, com a meta de saltar da produção atual, 7 milhões de toneladas por ano, para 20 milhões de toneladas anuais até 2030, quando 100% da produção da Cedro será direcionada a esse tipo de minério.

O principal projeto da Cedro para a produção de minério verde está localizado em Mariana (MG), destino de investimentos de R\$ 4 bilhões na construção de uma planta dedicada ao pellet feed. Em alinhamento às metas de sustentabilidade, a frota de transporte da mina passa por um processo de descarbonização e terá 100% de caminhões elétricos. Outras ações incluem reutilização de até 85% da água nas operações e filtragem de 100% dos rejeitos gerados.



Pellet feed é o concentrado de minério de ferro usado para a produção de aço de baixo carbono Foto: Divulgação/ Cedro

Infraestrutura integrada

A Cedro Mineração integra a Cedro Participações – holding brasileira que, criada em 2017, tem atuação diversificada, com negócios em mineração, agronegócio, logística, real estate e saúde. Operando sob regras rigorosas de governança e compliance, soma mais de 2.500 funcionários indiretos e 700 diretos. Iniciou suas operações na mineração e, desde o início, atua focada na sustentabilidade, tendo como primeiro projeto o beneficiamento de rejeitos de minério estocados, com o uso de tecnologia de processamento apta a eliminar o uso de barragens.

A estratégia da companhia é fortemente baseada na utilização de infraestrutura logística integrada, em que produção mineral, ferrovia e porto se conectam como diferencial para aumentar eficiência, previsibilidade e competitividade. “Dessa forma, aumentamos a competitividade do Brasil nos mercados internacionais e o nosso potencial geológico é efetivamente transformado em desenvolvimento econômico”, observa Kallas.

Os grandes projetos da companhia no setor de logística também trazem benefícios ao meio ambiente. É o caso do corredor estratégico que está sendo criado entre Minas Gerais e o litoral fluminense como resultado de duas grandes obras: o ramal ferroviário Serra Azul, na Grande Belo Horizonte (MG), e o Porto do Meio, em Itaguaí (RJ). Com conclusão prevista para 2030 e orçamento projetado em R\$ 5 bilhões, essas obras aumentarão a competitividade do transporte de minério de ferro e de outras commodities, com redução do tráfego rodoviário e consequente redução das emissões – de acordo com uma estimativa do Sistema de Estimativas Emissões de Gases (SEEG), o modal ferroviário pode emitir até 88% menos gases de efeito estufa por tonelada transportada em comparação ao modal rodoviário.

Na área social, a presença da Cedro traz benefícios aos territórios onde seus projetos estão inseridos, incluindo geração de empregos, aumento da arrecadação e dinamização da economia regional. Mais de 60 projetos sociais são viabilizados pela empresa nos cinco estados em que ela atua – Minas Gerais, Rio de Janeiro, Bahia, São Paulo e Goiás –, com ações voltadas à educação, cultura, esporte e saúde.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/06/2026

MRV VENDE EMPREENDIMENTOS NOS EUA POR PREÇOS ABAIXO DA AVALIAÇÃO PARA REDUZIR DÍVIDA

Braço norte-americano de construtora brasileira, Resia se desfaz de complexos residenciais no Texas por R\$ 716 milhões; dívida da construtora beira os R\$ 6 bilhões

Por Amélia Alves

A MRV Engenharia anunciou a venda de dois empreendimentos da Resia, sua operação imobiliária nos Estados Unidos, por US\$ 139 milhões (cerca de R\$ 716 milhões). O endividamento da construtora beira os R\$ 6 bilhões, de acordo com o balanço mais recente, e a venda é mais um passo no sentido de reduzi-lo.

Os empreendimentos vendidos foram o Ten Oaks e o Rayzor Ranch, complexos residenciais localizados no Texas, região que atrai investidores devido ao forte crescimento demográfico e econômico. Eles seguem o padrão tradicional de condomínios fechados voltados à locação para a classe média norte-americana.

A Resia (antiga AHS Residencial) é a subsidiária de incorporação imobiliária da MRV&CO nos Estados Unidos. Foi fundada pela própria família Menin, controladora da MRV, em 2012 e adquirida pelo grupo em 2020. À época, houve intensa disputa entre controladores e minoritários pelos termos do negócio.



Empreendimento construído pela Resia, subsidiária da MRV&Co nos EUA, na Flórida: mudança de mercado Foto: Divulgação/Resia

Com a Resia, a MRV&Co pretendia ter um braço de internacionalização, no modelo de compra de terrenos, construção de prédios residenciais inteiros e gestão do aluguel dos apartamentos. A ideia era alugar por valores ligeiramente abaixo do mercado e, uma vez estabilizado o fluxo de pagamentos, vender o empreendimento inteiro para investidores.

Porém, a alta agressiva dos juros nos Estados Unidos encareceu os empréstimos para construção e travou o mercado de compra e venda de imóveis por fundos. A subsidiária passou a registrar prejuízos elevados e forte queima de caixa, pesando negativamente no balanço da holding no Brasil.

Para estancar as perdas, a MRV colocou a Resia em um plano rígido de desinvestimento para vender US\$ 800 milhões em ativos (terrenos e prédios) até o fim de 2026. A conclusão da operação anunciada na noite de segunda, 22, está prevista para julho de 2026 e conta com um depósito não reembolsável de US\$ 12 milhões como garantia.

Segundo a companhia, a transação reduzirá em 7,5% a dívida líquida consolidada da MRV&CO, equivalente a US\$ 87 milhões, além de diminuir em US\$ 46 milhões a participação de minoritários.

A administração justifica a decisão pelo ambiente de juros elevados no mercado norte-americano e pelo fato de os empreendimentos ainda não apresentarem seu potencial máximo de ocupação e aluguel.

Empreendimentos foram vendidos abaixo da avaliação contábil

Apesar dos benefícios financeiros para a estrutura de capital da companhia, a operação será realizada com perda contábil de 26% em relação ao valor patrimonial dos ativos. O Rayzor Ranch foi vendido por US\$ 53 milhões, ante valor contábil de US\$ 66 milhões, enquanto o Ten Oaks foi negociado por US\$ 86 milhões, abaixo dos US\$ 122 milhões registrados em balanço.

Com a conclusão dessa venda, restará apenas o empreendimento Memorial entre os projetos legados da Resia, com valor patrimonial de US\$ 109 milhões e previsão de venda ainda em 2026. A empresa informou ainda que espera obter lucro contábil na venda dos empreendimentos Golden Glades e North City.

“A MRV está comprometida com a conclusão do plano de desinvestimento da Resia, que trará benefícios claros na simplificação operacional, redução do risco e maior previsibilidade de resultados e

geração de caixa da MRV&CO. Nosso foco e compromisso estão no aumento consistente do retorno aos nossos acionistas e investidores”, afirmou a empresa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/06/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

BELÉM AINDA PRECISA TRANSFORMAR VISIBILIDADE EM LEGADO CONCRETO

Obras melhoraram áreas turísticas e houve abertura de mais negócios, mas alagamentos ainda afetam bairros pobres e hotéis não atingem lotação prevista

Por Luiza Palermo — De São Paulo



Parque da Cidade, em Belém, erguido para a COP30; mais de R\$ 5 bilhões foram aplicados na capital paraense e em seu entorno e 30 obras foram entregues — Foto: Alexandre Costa/Ag. Pará

Em novembro de 2025, o Pará recebeu o mundo para um dos eventos internacionais mais importantes do ano, a COP30. A cúpula climática da ONU deixou para trás obras, recordes de turismo e uma projeção internacional sem precedentes para o Estado. Seis meses depois, o legado incontestável é a visibilidade. O desafio que se impõe agora é convertê-la em desenvolvimento

duradouro e fazê-lo chegar de forma equânime.

Quando Belém foi selecionada para sediar o evento, a expectativa era tornar o Pará porta de entrada da Amazônia para turismo, negócios e investimentos, especialmente em bioeconomia. Mais de R\$ 5 bilhões foram aplicados em Belém e seu entorno - “o maior investimento que já foi feito na capital e toda sua existência”, segundo Valter Correia, secretário extraordinário da COP30 no governo federal.

Antes do início da conferência, 30 obras foram entregues - entre elas requalificação do complexo Ver-o-Peso e do Mercado de São Brás, Porto Futuro II, parques da Cidade e Linear da Tamandaré, modernização do aeroporto e o Terminal Portuário de Outeiro para receber navios de cruzeiro. “Esse é um conjunto de investimentos que vai muito além do que foi para conferência”, diz Correia.

Obras de macrodrenagem e saneamento, uma das maiores necessidades para quem vive na cidade, ainda estão em fase de conclusão. O BNDES investiu R\$ 1,5 bilhão em intervenções em 12 canais na periferia de Belém, dos quais 7 já foram entregues. Quando concluídas, essas obras devem beneficiar mais de 500 mil pessoas. “A COP fez com que Belém pudesse sair da invisibilidade aos olhos do mundo e de todos”, diz o prefeito Igor Normando. “Lógico que o pós-COP é desafiador porque o evento passa, mas os gargalos de uma cidade amazônica ficam.”

O limite do legado urbano ficou evidente em abril. Uma chuva de 150 mm em 24 horas, a maior em dez anos, transbordou córregos, deixou 42 mil desabrigados e levou o governo a decretar estado de emergência. Um dos bairros mais atingidos foi o Tapanã, onde um projeto de macrodrenagem deveria ter sido iniciado em 2024, mas foi interrompido por problemas no projeto da gestão anterior.

“As reformas feitas para COP melhoraram muito a estética da cidade, porém não solucionaram o principal problema, que são os alagamentos”, diz Fabiano Moraes da Silva, morador de Tapanã que teve sua casa afetada. A prefeitura anunciou em maio a retomada das obras de macrodrenagem local.

O prefeito diz que a COP trouxe obras estruturantes, mas reconhece ser preciso avançar após décadas de crescimento sem planejamento urbano. “Não é uma tarefa que se faz da noite para o dia, mas é algo que a gente precisa enxergar com olhar de futuro.”

Suane Barreirinhas, liderança da Vila da Barca, comunidade de palafitas no centro da cidade, expõe o legado desigual. Enquanto a Nova Doca era construída ao lado, uma estação de tratamento de esgoto foi erguida na comunidade para atender bairros nobres vizinhos. Vila da Barca não foi conectada, e a rede de esgoto prometida para abril ainda não havia sido entregue em maio. “É fato que a COP trouxe algumas melhorias, mas a gente está vivendo um pós-COP onde as coisas estão se mostrando. Hoje não tem recurso na cidade, que está um deserto, um grande vazio”, afirma Barreirinhas.

“O setor privado no Estado é alavancado obviamente pela COP”
— Tereza Campello

Para Correia, os investimentos na capital transformaram-se em “um verdadeiro motor de crescimento”. Citando estudo realizado pela FGV em parceria com o governo do Pará, ele afirma que foram movimentados quase R\$ 12 bilhões, com geração de 12 mil postos de trabalho diretos e indiretos: “Mais de 72% dos ganhos econômicos permaneceram no Estado”.

O governo estadual busca atrair mais público com um plano de captação de grandes eventos voltado para esportes, turismo, ciência, cultura e bioeconomia.

No entanto, para Gonçalo Rebelo de Almeida, administrador da rede de hotelaria Vila Galé, a visibilidade do Pará como destino turístico ainda precisa se concretizar. O hotel inaugurado em outubro de 2025 com investimento de R\$ 180 milhões ficou lotado na COP, mas opera hoje com ocupação de 30% a 40%. A meta de 50%, projetada para 2026, deve ser alcançada apenas em 2027. “Não vou mentir dizendo que Belém está cheia de turistas, mas nota-se que houve uma melhoria do destino e da procura - só que também há mais hotéis”, afirma. “O que falta em Belém é não ficar convencida de que bastou a COP, mas continuar trabalhando para alimentar essa demanda.”

Por outro lado, a ilha do Combu, polo gastronômico e cultural que foi uma das áreas mais visitadas durante a COP, ganhou mais clientes mesmo após a conferência. “Agora a gente também vê mais pessoas querendo fazer projetos voltados para a comunidade e para o entendimento do que temos aqui da bioeconomia do que antes”, diz Daniele Raiol, presidente da Associação das Mulheres Extrativistas do Combu (AME).

Mas investimentos em setores mais intensivos, como a indústria, ainda enfrentam resistência do setor privado por questões de logística e conectividade, reconhece Camille Bemerguy, secretária-adjunta de Bioeconomia do Pará. “O desafio que a gente tem para a bioeconomia é a escala e a comunicação de que isso é uma oportunidade única no Estado”, diz ela.

“Existem alguns gargalos que interferem desde o micro e pequeno empreendedor”, diz Alex Carvalho, presidente da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa). “A competitividade dos nossos produtos precisa ser tamanha a ponto de vencer as distâncias e encontrar os grandes mercados consumidores”. Ainda assim, o Observatório da Indústria da federação identificou impacto líquido de 37% a mais na abertura de empresas em oito setores estratégicos em comparação ao cenário sem o evento. “O Pará se consolida como porta de entrada da Amazônia”, afirma Carvalho.

Segundo a diretora socioambiental do BNDES, Tereza Campello, o investimento privado no Pará saltou de R\$ 6,7 bilhões para R\$ 17,44 bilhões quando comparado o período do governo anterior ao atual. “O setor privado no Estado é alavancado obviamente pela COP, mas também por outros interesses”.

“Nós não éramos vistos. E agora começamos a ser vistos”, resume o prefeito Normando. “O grande desafio é que essa visibilidade se transforme em ações concretas. Já vieram muitas [empresas], mas a gente acredita que pode vir mais.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/06/2026

PARÁ DEVE RECEBER US\$ 14,7 BILHÕES EM INVESTIMENTOS EM MINERAÇÃO

Estado vai receber 19% do total que o Brasil deve atrair no mesmo período, avalia Ibram
Por Vladimir Goitia — Para o Valor, de São Paulo



Operação da Vale na S11D, mina de minério de ferro no Complexo dos Carajás (sudeste do Pará) com capacidade próxima de 90 milhões de toneladas/ano — Foto: Yan Boechat/Valor

Segundo maior produtor mineral do Brasil, atrás apenas de Minas Gerais, o Pará deve captar US\$ 14,66 bilhões (cerca de R\$ 73,3 bilhões) para investimentos no setor no quinquênio 2026-2030. A estimativa é do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) e corresponde a pouco mais de 19% do que o setor poderá receber no país no mesmo período. Embora não haja no momento projeções de desempenho para este ano, o Pará foi responsável em 2025 por mais de um terço da receita nacional da mineração. Dos R\$ 298,8 bilhões faturados, R\$ 103,1 bilhões foram gerados pelas mineradoras que atuam lá.

O Estado abriga não apenas a maior mina de minério de ferro a céu aberto do mundo (Serra dos Carajás), mas também é um dos principais polos exportadores de minérios do país - nos últimos três anos, foi responsável por, em média, 36,5% do que o país enviou para fora. Quase metade dos municípios paraenses possuem hoje alguma atividade de mineração. No entanto, operar na Amazônia impõe desafios que precisam ser contornados. Entre eles, gargalos logísticos, regras ambientais complexas e investimentos significativos para desenvolver projetos com tecnologia de ponta, soluções de baixo impacto ambiental e descarbonização.

Nessa pegada ambiental, a Mineração Rio do Norte (MRN) desembolsará R\$ 900 milhões na construção de uma linha de transmissão que conectará suas operações ao Sistema Interligado Nacional (SIN) para receber energia limpa. “Buscamos reduzir em 21% a pegada de carbono a partir de 2027”, explica Guido Germani, CEO da MRN, líder na produção de bauxita e responsável por cerca de 30% da produção da alumina e de cerca de 20% da produção de alumínio no país. A empresa investiu no ano passado R\$ 51 milhões em projetos socioambientais.

Para garantir suas operações pelos próximos 15 anos, com produção de 12,5 milhões de toneladas/ano de bauxita, Germani diz que a companhia prevê investimentos de R\$ 9 bilhões até 2041, além dos R\$ 1,9 bilhão programados para 2026. No ano passado, a companhia desembolsou R\$ 810,9 milhões (54,7% a mais em relação a 2024) para segurança operacional, eficiência energética, infraestrutura e sustentabilidade. “O foco da MRN é manter o patamar atual de produção, apesar de contar com 18 milhões de toneladas de capacidade instalada, o que permite aumentar a atual se houver maior demanda”, acrescenta Germani.

A Vale, que concentra no Pará um dos seus principais polos operacionais, quer dobrar a produção de cobre até 2035 e alcançar as 700 mil toneladas/ano. Para o níquel, o objetivo é crescer de 175 mil t/ano para mais de 300 mil t/ano no mesmo período. “Nosso crescimento será focado na vasta dotação mineral de Carajás”, afirma Carlos Medeiros, vice-presidente executivo de operações da mineradora, cujo capex, hoje entre US\$ 5,4 bilhões e US\$ 5,7 bilhões, deverá chegar a US\$ 6 bilhões nos próximos anos. Em 2025, a Vale já havia anunciado investimentos de R\$ 70 bilhões entre 2025 e 2030 para sustentar a produção de minério de ferro e ampliar a de cobre.

A mina da Vale em Carajás, em operação desde 1985, produz hoje cerca de 170 milhões de toneladas/ano de minério de ferro, com destaque para o complexo S11D, em Canaã dos Carajás, com

capacidade próxima de 90 milhões de t/ano. Na questão ambiental, Medeiros informa que a Vale intensificou no ano passado sua estratégia de mineração circular, mais que dobrando a produção a partir de rejeitos e resíduos, para 26,3 milhões de toneladas de minério de ferro. A iniciativa "waste to value", segundo o executivo, transforma subprodutos em novos materiais, reduzindo a necessidade de barragens e visando 10% da produção via fontes circulares até 2030.

Nessa mesma frente, a Alcoa informa que estruturou um plano para suas operações no Brasil, especialmente em Juruti, região oeste do Pará. Entre as soluções em fase de desenvolvimento estão a substituição de geradores a diesel por energia elétrica renovável para potencializar a extração e beneficiamento de bauxita. “Isso se dará com a construção de uma linha de transmissão de 51 quilômetros pela Equatorial Energia para integrar a mina e o Porto de Juruti ao Sistema Interligado Nacional”, diz Daniel Bueno, diretor de operações da Alcoa em Juruti (PA). Ele informa que essa medida deve reduzir em até 50% as emissões de gases de efeito estufa até 2030.

Em transporte, Bueno destaca investimentos de cerca de R\$ 1 bilhão em uma frota própria de quatro navios para levar a bauxita do porto até a refinaria da Alumar no Maranhão. Para levar o minério até Juruti, a companhia depende hoje de uma ferrovia de 55 km. “A logística é parte fundamental da operação. A produção em Juruti depende da integração entre mina, porto e navegação fluvial”, diz Bueno.

Como importante produtor de cobre e níquel, essenciais para tecnologias renováveis, o Pará também joga papel importante na transição energética global. A esses metais devem se somar futuramente as terras raras, cujo cenário para o Estado é promissor em função de suas condições geológicas. No momento, entretanto, não há infraestrutura necessária para extrair, produzir e agregar valor a minerais como neodímio, praseodímio, cério e lantânio.

Estima-se que há cerca de 115 milhões de toneladas de terras raras no planeta, sendo 44 milhões delas na China e de 21 milhões a 23 milhões no Brasil, o que o torna o segundo em reservas mundiais.

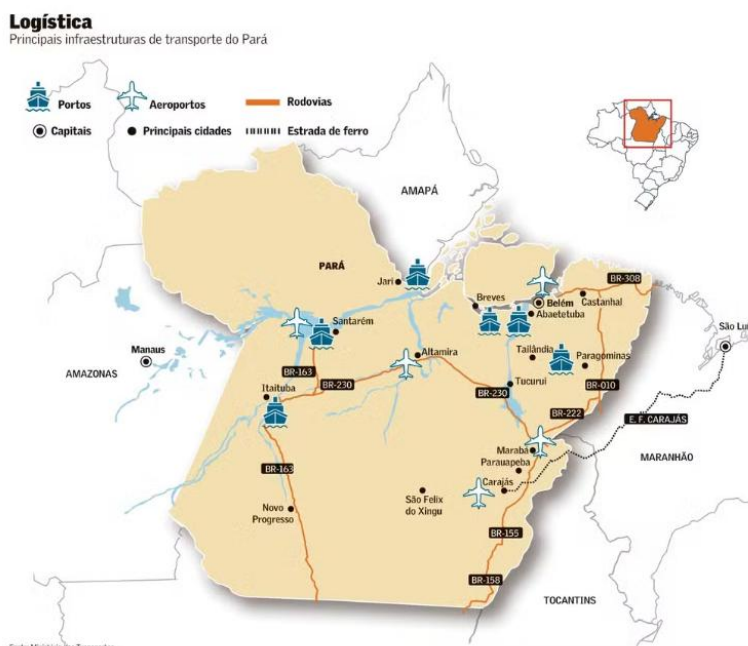
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/06/2026

LOGÍSTICA PRECÁRIA TRAVA O DESENVOLVIMENTO DO PARÁ

Limitação encarece frete e produtos e reduz competitividade da economia paraense

Por Domingos Zapparoli — Para o Valor, de Belém



Um sentimento comum entre agentes econômicos e operadores logísticos do Pará é que a falta de infraestrutura de transportes é um entrave para o desenvolvimento econômico e social do Estado. “O Pará tem um potencial gigantesco. Temos minérios, grãos, frutas, peixes e uma agroindústria em expansão. Mas nossa infraestrutura de transportes é inadequada e não oferece o suporte necessário ao desenvolvimento”, diz Mauro Bastos, titular da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia (Sedeme).

“É impossível ser competitivo com a infraestrutura precária que temos. Os fretes são caros, o tempo de deslocamento de insumos e mercadorias é grande, o que gera perda de eficiência e menor previsibilidade na relação comercial”, completa Alex Dias Carvalho, presidente da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa).

Carvalho, que tem vínculos empresariais com o setor da construção civil, relata que o custo de erguer uma casa no Pará, principalmente no interior, supera em 30% a média nacional devido à dificuldade no transporte do material de construção. O aumento de custos também é sentido em produtos alimentícios, farmacêuticos e peças de vestuário. “A população paga caro pelas mercadorias, o que reduz o poder aquisitivo e a qualidade de vida”, diz o executivo.

Ao mesmo tempo, a falta de infraestrutura dificulta a atração de investimentos. “Somos o maior produtor de cacau do Brasil, mas nenhuma indústria de chocolate se instala no Pará por dificuldade em escoar o produto final”, exemplifica Carvalho.

Medicilândia, a capital nacional do cacau, no sudoeste do Estado, se desenvolveu às margens da BR-230, a Transamazônica. O trecho de 104 km da estrada que liga a cidade à vizinha Uruará não é pavimentado. “Sem chuva, é um trajeto de 2h30min. Mas, quando chove, são quatro dias de viagem, ou mais”, diz Evânio Magalhães, presidente do Sindicato das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Estado do Pará (Sindicarpa).

Durante as chuvas - o inverno amazônico, de dezembro a maio -, é comum a mercadoria ficar parada dias no lamaçal que toma conta da rodovia, segundo Carvalho. “Os ônibus de passageiros ficam parados, os veículos escolares e as ambulâncias também”, diz ele. “Quem vai investir em uma localidade como essa, sabendo que terá dificuldade de escoar a produção e que os funcionários e seus familiares podem ficar desassistidos?”, indaga o presidente da Fiepa.

A demanda por transportes é intensa no Pará. O Estado é o segundo maior polo minerador do Brasil, com produção relevante de minério de ferro, ouro, bauxita, caulim, cobre e níquel. Conta ainda com produção relevante de ferro gusa e aço. Com a exceção da Vale, que escoar sua produção pela Estrada Ferro Carajás até o Terminal Porto Madeira, em São Luís (MA) - via que também atende mineradoras das regiões de Parauapebas e Marabá -, os demais produtores dependem de rodovias, hidrovias e portos paraenses.

Também é um importante polo agropecuário, com 7,3 milhões de toneladas de grãos - dois terços disso, soja - na safra 2025/2026, segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), e o segundo maior rebanho bovino do país, com 23,4 milhões de cabeças, respondendo por 9,5% da produção nacional de carne. É, ainda, por onde é escoada parte da produção do Centro-Oeste. Em 2025, apenas o corredor formado pela rodovia BR-163 e pela hidrovia do rio Tapajós transportou 17,42 milhões de toneladas de grãos provenientes do norte matogrossense com destino ao mercado internacional.

Além disso, a indústria instalada na Zona Franca de Manaus (ZFM) utiliza a infraestrutura paraense para escoar seus produtos. Entre 30% e 35% da produção da ZFM adota o chamado “RoRo Cabloco”, a adaptação amazônica do transporte roll-on/roll-off, no qual os caminhões carregados de mercadorias são embarcados em Manaus sobre barcas e seguem por rio até Belém, onde dão continuidade à viagem por rodovias. “Por dia, 1.400 semirreboques atravessam o Pará com carga da ZFM, uma vez que Manaus não conta com ligação rodoviária com o resto do Brasil”, diz Augusto Cesar Rocha, coordenador da comissão de logística do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam).

O Pará, porém, não conta com infraestrutura logística condizente com o volume de carga que transita pelo Estado. Os portos públicos de Vila do Conde, em Barcarena, e Santarém estão sobrecarregados. “Em Vila do Conde, o principal porto do Estado, é comum avistar de 20 a 30 navios por dia na fila de atracação. O tempo de espera facilmente supera 30 dias”, afirma Rui Lourenço, presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Pará (Sindopar). “O governo federal precisa olhar para a situação do Pará e ampliar a oferta portuária”, afirma.

Por falta de ferrovias, as cargas destinadas a Vila do Conde e as mercadorias que abastecem o comércio e a indústria paraenses transitam por estradas de pistas simples e normalmente com baixa qualidade de conservação. “As rodovias do Pará suportam uma sobrecarga que deveria ser transportada por outros modais, como ferrovias e hidrovias. O resultado são vias esburacadas e castigadas pelo tráfego intenso de caminhões”, diz o secretário Bastos.

De acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), 27,1% das rodovias paraenses em 2025 se encontravam em estado ruim ou péssimo e 51,5% em estado regular, índices superiores à média nacional, de 19,1%, e 43% respectivamente. “Rodovias ruins representam custos para o transportador e mercadorias caras para os consumidores”, diz Magalhães, do Sindicarpa. Segundo a CNT, transitar por uma estrada em estado péssimo aumenta em até 91,5% os custos dos transportadores; em vias ruins, o acréscimo é de 65,6%.

Para os transportadores rodoviários, além da conclusão da pavimentação da BR-230, outra prioridade é a duplicação das BRs 316, que dá acesso ao porto de Vila do Conde, e 010, a Belém-Brasília. “O trecho de 170 km entre Paragominas e Santa Maria do Pará está constantemente congestionado”, diz Magalhães.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/06/2026

FERROVIAS PROMETEM RECONFIGURAR O TRANSPORTE DE GRÃOS E MINÉRIOS

Plano do governo federal é leiloar a Ferrogrão ainda em 2026 e em 2027 a extensão norte da FNS, ligando Açailândia (MA) ao Porto de Vila do Conde

Por Domingos Zapparoli — De Belém

Dois projetos ferroviários programados pelo governo federal para irem à leilão de concessão em 2026 e 2027 prometem reconfigurar a logística paraense, mas com impactos distintos sobre o desenvolvimento econômico e social do Estado. Um projeto é a extensão norte da Ferrovia Norte-Sul (FNS) entre Açailândia (MA) e Barcarena (PA), onde está o Porto de Vila do Conde. O trajeto de 530 km tem capex estimado pelo Ministério dos Transportes em R\$ 10 bilhões e potencial de transportar 30 milhões de toneladas por ano, principalmente minérios, grãos, farelos e óleo de soja e etanol.

O edital de licitação está previsto para ser publicado em dezembro, com leilão em março de 2027. O traçado da ferrovia percorre uma área antropizada na região leste do Estado, passando próximo a Marabá e a polos agrícolas em expansão como Paragominas e Dom Eliseu, importantes produtores de soja e milho, e Mojú, a “capital nacional do dendê” e produtora de açaí. “O Pará está se posicionando como um forte produtor agrícola, e a FNS vai ser importante para escoar a produção local”, diz Mauro Bastos, secretário de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Pará.

Bastos avalia que a o Pará pode dobrar sua produção agrícola, estimada pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) em 7,3 milhões de toneladas de grãos na safra 2025/26, em três anos ocupando apenas áreas antropizadas, sem avançar sobre a floresta. “Só precisamos de uma logística eficiente”, afirma.

O setor industrial espera que a extensão da FNS até Barcarena transforme a logística local. A expectativa é que a conexão à malha ferroviária nacional possa reduzir custos ao diminuir a dependência rodoviária, ampliar a previsibilidade e melhorar a competitividade. “Isso significa melhores condições para recebimento de insumos e escoamento de produção para outros Estados e



para exportação”, diz Alex Dias Carvalho, presidente da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa).

A estimativa é que a ferrovia reduza em até 30% os custos logísticos e reduza em mais de 60% as emissões de gases de efeito estufa. Hoje, todo o transporte de produtos agropecuários e minerais da região de abrangência da futura extensão da FNS é realizado por caminhões até o porto de Vila do Conde, pelas rodovias BR-010, BR-316 e PA-150.

O outro projeto programado é a Ferrogrão, de 933 km entre Sinop (MT) e Itaituba (PA), onde se localiza o porto de Miritituba, no rio Tapajós. O Ministério dos Transportes estima capex de R\$ 33,2 bilhões e potencial de movimentação de 66 milhões de toneladas por ano, basicamente grãos produzidos no Centro Oeste. Uma etapa importante para viabilizar o leilão foi superada em 21 de maio, quando o Supremo Tribunal Federal (STF) reconheceu a constitucionalidade da Lei 13.452/2017, que reduziu a área do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, em 862 hectares, viabilizando o trajeto.

O ministro do STF Alexandre de Moraes, relator do processo, avaliou em seu voto que o traçado da ferrovia acompanha a faixa de domínio da BR-163, o que reduziria impactos ambientais. Após a decisão, o ministro dos Transportes, George Santoro, reforçou a decisão do governo de realizar a concessão ainda em 2026. “O projeto está no TCU [Tribunal de Contas da União] em fase avançada para ir pra plenário para aprovação”, disse Santoro em um evento em Cuiabá, reforçando que “provavelmente” o certame será no segundo semestre.

A construção da ferrovia ainda precisará de licenciamento ambiental. e o processo pode ser demorado. A Ferrogrão é questionada por grupos ambientalistas e também por lideranças indígenas, uma vez que seu traçado percorre uma área ainda não antropizada. Documento do Grupo de Trabalho Infraestrutura e Justiça Socioambiental (GT Infra) estima que o projeto possa gerar um desmatamento de mais de 2 mil km² de florestas e promover conflitos fundiários na região.

“A Ferrogrão vai precisar de uma espécie de ‘licença social’ para se viabilizar”, diz Carvalho. Ou seja, uma aceitação informal da comunidade. “O poder público e os investidores vão precisar convencer a sociedade que a ferrovia é necessária e vai gerar benefícios para a coletividade, não apenas para o agronegócio”, afirma o presidente da Fiepa. Ele propõe que o governo federal destine o valor integral da outorga da concessão a ações socioambientais na região afetada e supere os recursos vinculados às compensações ambientais que serão necessárias para o licenciamento.

Para o agronegócio, a ferrovia tem potencial de reduzir em 30% o custo do transporte de Mato Grosso ao porto de Miritituba (PA) em relação ao deslocamento via BR-163, por onde transitaram 17,4 milhões de toneladas de produtos agrícolas em 2025. A projeção do Ministério da Agricultura é que o Mato Grosso dobre sua produção agrícola em dez anos, principalmente na região norte do Estado, na área de influência da BR-163 e da Ferrogrão.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/06/2026

FEDERAÇÃO ARTICULA NOVO PORTO FLUVIAL PRÓXIMO A BELÉM

Projeto prevê terminal para contêineres, grãos, minérios e combustíveis

Por Domingos Zaparolli — De Belém

A Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa) articula a criação de um porto privado offshore no canal do Quiriri, que conecta o estuário do rio Pará e a baía de Marajó com o oceano Atlântico, na proximidade da ilha dos Guarás. O projeto ainda está em desenvolvimento, mas segundo a entidade, há interesse de empresas como tradings agrícolas e mineradoras. Sua área de influência contempla a Margem Equatorial, o que pode atrair petroleiras.

“Precisamos expandir os portos existentes e de um novo porto multipropósito”, afirma Rui Lourenço, presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Pará (Sindopar). “O poder público

não tem capacidade financeira de realizar esses investimentos. A expansão terá que vir do setor privado”, completa Kleber Menezes, CEO da Brick Logística.

O projeto será apresentado às autoridades após o término de estudos de viabilidade. “Pretendemos colocar na agenda do próximo governo”, afirma Alex Dias Carvalho, presidente da Fiepa. O porto ocuparia um local com calado natural de 25 metros de profundidade - permitindo a atracação do Valemax, maior graneleiro do mundo -, seria exclusivamente fluvial e teria cais para barcas e contêineres, píeres para minérios, grãos e combustíveis e área de estocagem de mercadorias.

Segundo o Sindopar, no dia 13 de maio o line up do Porto de Vila do Conde registrava 31 navios que à espera para atracar há mais de 15 dias - e alguns já estavam na fila há 30 dias. “A diária de um navio fundeado é de US\$ 30 mil”, diz Lourenço. “É um valor pago pelo embarcador, mas que, em última instância, é arcado pelo consumidor.”

No dia 23 de maio, o navio Strait Pearl zarpu de Vila do Conde com 45 mil toneladas de ferro gusa, após 36 dias de espera até realizar o carregamento. “A espera gera um prejuízo muito grande para o exportador”, diz Carlos Pinto, diretor comercial da Matapi Multimodal, empresa responsável pela operação logística da carga, da retirada no fabricante em Marabá (PA) ao embarque no navio. “Não é de espantar que muitas empresas paraenses prefiram encaminhar suas cargas pelos portos do Maranhão”, afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/06/2026

SUDESTE DO PARÁ AINDA ATRAI GENTE ATRÁS DE OPORTUNIDADES, REAIS OU IMAGINÁRIAS

População de cidades da região dispara com migrantes que buscam uma vida melhor

Por Yan Boechat — Para o Valor, de Parauapebas, Canaã dos Carajás, Eldorado do Carajás e Marabá (PA)



Marabá (PA), cidade da região que perdeu território para a criação de outros municípios — Foto: Yan Boechat/Valor

Do alto da serra dos Carajás, no sudeste do Pará, Parauapebas parece mais um típico município do Norte do país que insiste em se espalhar pela imensidão de terras do que um dia foi floresta. Há muitas casas e poucos prédios nessa cidade que dá suas costas para o rio que lhe empresta o nome. Por suas ruas, uma fina camada de poeira vermelha cobre carros, gente,

bichos e não deixa ninguém esquecer de que ali ainda é Amazônia. Apesar de lembrar tantas cidadezinhas que crescem nesta região de fronteira agrícola em permanente expansão, Parauapebas não tem absolutamente nada de ordinária.

Nascida em 1988 com o Complexo dos Carajás e incrustada na maior província mineral do mundo, Parauapebas é uma cidade rica. De longe, o município brasileiro que mais recebeu recursos da CFEM, a Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais, nesta última década. Foram cerca de R\$ 12 bilhões entre 2016 e 2025 apenas em repasses de compensação. Nenhum outro município brasileiro teve tanto recurso disponível por conta das extrações minerais quanto a jovem Parauapebas. Toda essa riqueza vem da Vale, que chegou à região para a implementação do Complexo de Carajás um pouco antes de Parauapebas nascer como cidade; até então um vilarejo sem grandes atrativos, pertencente a Marabá e a poucos quilômetros de Serra Pelada.

Passados quase 40 anos, Parauapebas cresceu, expandiu fronteiras e, lentamente, vem se tornando um polo regional em uma área que se ressentiu de estar longe de tudo e de todos. Mas a cidade segue sem predicados. Autodenominada “capital mundial do minério”, não conseguiu se aproveitar de toda a riqueza para oferecer vida mais digna à população.

O esgoto ainda corre a céu aberto - cerca de 70% dos habitantes não contam com saneamento básico, e apenas 50% têm acesso à água encanada. Muitas casas são abastecidas por caminhões-pipa. Ruas e avenidas continuam repletas de buracos, e a violência permanece como uma das principais preocupações de seus moradores, que convivem com uma taxa de homicídios próxima dos 30 assassinatos por 100 mil habitantes (a média do país é 20,8). Parauapebas, assim como tantos municípios enriquecidos pela mineração, segue sendo um exemplo clássico das contradições amazônicas, onde riqueza econômica e bem-estar social ainda caminham por sendas opostas e distantes.

Na prefeitura, a justificativa para tanto desencontro está nas escolhas erradas de administrações anteriores e na permanente expansão de sua população, formada quase toda por migrantes de todo o país que chegam com a esperança de fartura e uma sorte melhor. “Há muita reclamação, muita gente falando dos buracos, mas ninguém vê que só nos últimos anos o número de alunos na rede municipal saiu de 30 mil para 50 mil”, diz Max Alves Martins, secretário-adjunto da Secretaria de Comunicação, a única autoridade municipal disponível para falar com o Valor. “É assim desde Serra Pelada, não para de chegar gente.”

Parauapebas, de fato, cresce em ritmo acelerado. De acordo com o IBGE, sua população praticamente dobrou desde 2010, para os atuais 305 mil habitantes. Poucos municípios no país cresceram tanto no período. “Essa é uma característica de toda essa região do sudeste paraense. É uma área que segue atraindo muita gente que busca aproveitar as oportunidades, reais ou imaginárias, de uma região que é muito rica, mas ainda profundamente desigual”, diz Lucas Rodrigues, professor do departamento de economia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará.

Judelman Silva Pereira chegou nessa leva. Veio, como muita gente aqui, do Maranhão a bordo do trem da Estrada de Ferro Carajás, um dos poucos trens de passageiros do país, operado pela Vale entre São Luís e Parauapebas. Buscava emprego na mina, como ele chama o Complexo dos Carajás. Não achou. Mas decidiu ficar e tentar a sorte como pedreiro. “Trabalho tem, mas não tem muita gente que quer pagar a diária de R\$ 200, que é o certo”, diz ele no quintal da pequena meia-água ainda sem reboco que construiu na periferia de Parauapebas. A poucos metros de onde passa o fim de tarde com a entada e uma sobrinha, uma vala de esgoto corta o seu quintal. “Já tá aí faz tempo, ninguém faz nada.”



Muitos moradores chegaram à região pelo trem de passageiros da Vale que liga São Luís a Parauapebas — Foto: Yan Boechat/valor

Agnes, sua enteada de 11 anos, atribui ao esgoto o ferimento que surgiu no olho esquerdo de sua cadelinha de estimação. “Ela bebeu essa água nojenta e o olho dela começou a cair, ela começou a mancar”, conta a menina, ao lado da cachorrinha com uma infecção que parece ter penetrado em seu globo ocular. “Agora chamam ela de cachorra zumbi. Eu brigo, mas acho que não tem jeito, ela tá mesmo com cara de zumbi.”

O drama de Parauapebas é extraordinário, mas não é o único. Outras tantas cidades da região convivem com a mesma contradição de serem ricas e pobres ao mesmo tempo. E de continuarem a atrair uma vastidão de sonhadores. Gente de toda parte que, como os garimpeiros de Serra Pelada, chega ao Norte do país em busca de riqueza e sucesso.



A Vale afirma estar ciente que seus projetos têm imenso potencial de atração migratória e diz trabalhar para mitigar os impactos nas cidades afetadas. De acordo com a companhia, programas de atendimento ao migrante são implantados em momentos de forte atração de pessoas, em especial durante o desenvolvimento de projetos de grande impacto econômico, assim como o fortalecimento da economia local por meio de compras diretas.

Canaã dos Carajás nasceu como Parauapebas, a reboque de investimentos bilionários da Vale no Complexo de Carajás. É o segundo município em transferências via CFEM e dono de um dos maiores PIBs per capita do Brasil. Só entre 2010 e 2025 a população de Canaã cresceu 230%, embalada pelos investimentos da Vale no projeto SD11, seu principal ponto de extração mineral no setor Sul da Serra dos Carajás. No ano passado, Canaã recebeu mais da CFEM do que Parauapebas. Ainda assim, não consegue resolver questões simples como a mortalidade infantil, cuja taxa ainda é 50% maior do que a média nacional.

“Aqui não é tão desorganizado como Parauapebas, mas existem problemas, como em toda cidade que cresce tanto e tão rápido”, diz Fátima Cunha, uma corretora de imóveis que trocou a cidade vizinha por Canaã há quase dez anos. “Parauapebas perdeu o controle, recebeu muito dinheiro e muita gente. Aqui as coisas ainda estão começando, mas também estão crescendo.” Fátima sabe do que fala. Aluga e vende qualquer pedaço de chão por aqui e ela mesma se diz espantada com o preço dos imóveis nessa economia hiperaquecida. “Está difícil achar uma quitinete para alugar aqui na cidade por menos de R\$ 1,5 mil”, conta.

Apesar da vastidão amazônica, terra aqui no sudeste do Estado é disputada a ferro, fogo e balas. Poucos lugares no país têm um passado tão conflituoso quanto este. Grilagem, ameaças, assassinatos, massacres, garimpo ilegal o leque de ações criminosas ligadas à terra é vasto. Mas nenhum deles tem tanto simbolismo e um desfecho tão trágico quanto o que se convencionou chamar de massacre de Eldorado do Carajás. Nessa pequena cidade entre Parauapebas e Marabá, a Polícia Militar do Pará matou 21 trabalhadores sem-terra em 17 de abril de 1996.

“Quando começaram a disparar, fomos para cima deles. A gente achava que era bala de borracha”, relembra Maria Zelzuita, que engrossava o grupo dos 2,5 mil sem-terra que naquela tarde trancava a BR-155, que liga Eldorado a Marabá. “Só me dei conta de que eram balas de verdade quando vi algumas pessoas caídas e uma amiga minha, quase do meu lado, cheia de sangue no rosto, escorrendo pela camisa”, diz Zelzuita, que hoje vive em um assentamento da reforma agrária no município.

Ela, como quase todo mundo aqui, não é paraense. Saiu do Piauí aos 18 anos para tentar a sorte nesta região. Chegou com muitos sonhos, viveu tragédias e, conta ela, encontrou felicidade por essas terras. “Quando vou à cidade, eu sei que muita gente me vê como criminosa, mas nós estamos apenas lutando pela terra. Eu conquistei a minha, tudo valeu a pena, mas vou continuar lutando por aqueles que não têm”, diz, na casa simples em que vive.

Everton Ribeiro também estava na cidade naquele dia. “Estávamos eu e meu irmão indo para Parauapebas vender abacaxi quando passamos por eles. Bateram com um pedaço de pau na nossa Kombi, esse pessoal sempre foi muito pra frente”, conta. Evim, como é chamado, chegou criança ao sudeste do Pará, há mais de 50 anos, quando o pai decidiu largar tudo que tinha em Minas Gerais para tentar a sorte por aqui. A família fez fortuna transportando bens de toda sorte para comerciantes de Serra Pelada. Com o dinheiro farto, compraram uma fazenda de 600 hectares e começaram a criar gado.

Ele, como muitos produtores rurais da região, discorda do termo “massacre”. “Esse pessoal não é simples, eles partiram para cima da polícia e os policiais se defenderam. Não houve massacre, houve confronto”, defende ele, em uma de suas propriedades na área rural de Eldorado. Evim afirma que as tensões permanecem 30 anos depois e que os produtores rurais seguem temendo novas invasões: “Não para de chegar gente aqui. Nós precisamos de regularização fundiária para nos defendermos.”

Eldorado do Carajás vive do comércio e da agropecuária - a cidade recebe pouco ou quase nada de compensação por não ter minério farto como suas vizinhas. Ainda assim, segue atraindo migrantes. Entre 2010 e 2025, sua população saltou de cerca de 26 mil para quase 90 mil habitantes. Todos, como Evim e Maria Zelzuita, atrás de uma vida melhor, que ambos conquistaram por aqui.



Everton Ribeiro: "Não para de chegar gente aqui. Nós precisamos de regularização fundiária" — Foto: Yan Boechat/valor

É o que Éder Porto tenta. Ele deixou a paranaense Paranaíba para tentar a sorte em Marabá, o grande município do sudeste do Pará que, década a década, foi perdendo território, recursos e, em certa medida, influência nessa região que se vê mais próxima do Centro-Oeste do que de Belém. Éder chegou a Marabá como vendedor de uma empresa de implementos pecuários há oito anos. Percebeu os potenciais econômicos e decidiu se transformar em um empresário do setor de alimentos. "O que temos aqui não tínhamos no Paraná. Aqui tudo dá certo, você tem muito mais chances de errar", diz ele. O caminho, no entanto, não tem sido sem sobressaltos. "Minha mulher teve muita dificuldade em se adaptar ao calor, à falta de saneamento básico, ao estilo de vida muito diferente", diz ele. "Mas aqui é isso, um lugar para se conquistar. Não é fácil, mas é possível."

Marabá, a cidade escolhida por Éder, ainda é o principal polo de comércio e serviços da região, além de ser o município com o quinto maior rebanho bovino do Brasil. Apesar disso, não cresce na mesma intensidade dos municípios que, há 40 anos, faziam parte do seu território. Com os desdobramentos, passou a perder os recursos advindos das compensações por atividade mineral e hoje arrecada apenas uma fração do que Canaã dos Carajás ou Parauapebas. "A mineração ainda é importante para nós, mas podemos viver sem ela", diz o prefeito de Marabá, Toni Cunha, em sua casa, em um luxuoso condomínio que se parece a uma ilha de riqueza rodeada por um oceano de pobreza. Entre as principais cidades da região, Marabá é a que tem os piores índices de saneamento básico.

O prefeito atribui tanta pobreza a uma incapacidade do Estado em redistribuir riqueza e, também, à incapacidade de outras empresas de mineração de agregar valor à extração de minério. "Nos ressentimos muito em ver nossa riqueza ir embora de forma bruta, sem nenhum beneficiamento", diz ele.

A Vale afirma ter a diversificação econômica regional como estratégia para apoiar o desenvolvimento das cidades dentro do seu potencial e vocação. Além dos impostos que paga, a companhia informa que oferece apoio técnico e financeiro para o desenvolvimento das comunidades onde opera.

Há um movimento que defende a divisão do Pará em três Estados diferentes, mas sem grande adesão. A partilha é um sonho antigo, mas difícil. "O melhor para nós, para ser sincero, era que nos separássemos do Pará." Pelas regras atuais, vota o Estado inteiro, não só quem quer se emancipar. "É praticamente impossível", diz Cunha..

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/06/2026

MAIS EMBARCAÇÕES ATRAVESSAM ORMUZ, E NAVIOS DE GNL DO CATAR RETOMAM OPERAÇÕES, MOSTRAM DADOS

Petroleiros ligados ao Irã também continuaram a transitar pela via marítima estratégica, segundo os registros, à medida que avançavam as negociações entre EUA e Irã

Por Reuters — Oslo e Singapura

Três superpetroleiros que estavam retidos atravessaram o Estreito de Ormuz nesta terça-feira (23), mostraram dados de rastreamento marítimo. Além disso, navios vazios de gás natural liquefeito (GNL)

ligados ao Catar entraram na região nas últimas semanas, em um sinal inicial de que o transporte de gás do Golfo pode estar sendo retomado.

Petroleiros ligados ao Irã também continuaram a transitar pela via marítima estratégica, segundo os registros, com o tráfego aumentando na segunda-feira à medida que avançavam as negociações entre EUA e Irã.



Uma pequena lancha passa por embarcações ancoradas no Estreito de Ormuz, perto de Bandar Abbas, Irã, na quarta-feira, 17 de junho de 2026 — Foto: Amirhosein Khorgooi/ISNA via AP

A primeira rodada de negociações, iniciada no domingo, foi concluída um dia depois, com ambos os lados concordando com um roteiro para um acordo permanente em até 60 dias. Os EUA também anunciaram uma suspensão das sanções até 21 de agosto, aliviando as preocupações sobre a oferta global de petróleo e GNL e pressionando os preços para baixo.

Analistas afirmam que mais carregamentos de petróleo bruto retidos no Golfo desde o início da guerra devem deixar a região agora, enquanto um número crescente de petroleiros sancionados vem atravessando o estreito para carregar e exportar petróleo iraniano após a suspensão das sanções pelos EUA.

Dois navios petroleiros de grande porte (VLCCs) operados pela Trafigura, cada um transportando 2 milhões de barris de petróleo bruto, deixaram o estreito nesta terça-feira. Um deles, o Dubai Energy, foi fretado pela estatal taiwanesa de energia CPC, e o segundo, o Legio X Equestris, foi fretado pela TotalEnergies, mostraram dados da LSEG e da Kpler.

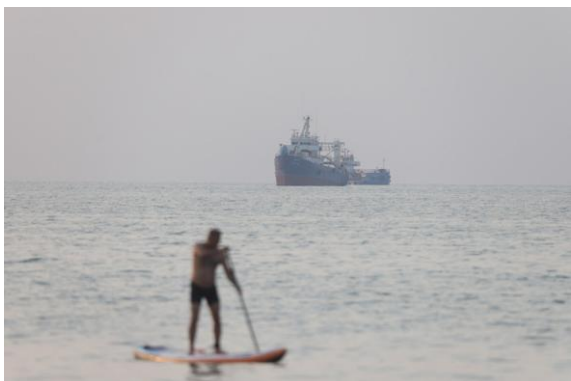
CPC, TotalEnergies e Trafigura não estavam imediatamente disponíveis para comentar.

Outro VLCC, o Universal Glory, fretado pela refinadora sul-coreana GS Caltex, também deixou o estreito nesta terça-feira transportando 2 milhões de barris de petróleo saudita, mostraram os dados. A GS Caltex se recusou a comentar.

Dois petroleiros do tipo Suezmax sob sanções, Sobar e Sarak, estavam entrando no estreito nesta terça-feira, mostraram os dados. Cada um deles pode transportar 1 milhão de barris de petróleo.

O presidente dos EUA, Donald Trump, afirmou em uma publicação nas redes sociais nesta terça-feira que 19 milhões de barris de petróleo passaram pelo Estreito de Ormuz na segunda-feira.

A Reuters não conseguiu verificar esse número de forma independente.



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

Navios de GNL ligados ao Catar

Sete navios vazios controlados pela QatarEnergy seguiram para oeste, em direção ao Golfo, para recarregar entre 11 e 22 de junho, mostraram dados de rastreamento da Vortexa e da Kpler. São as primeiras viagens desse tipo desde os ataques aéreos dos EUA e de Israel contra o Irã em 28 de fevereiro.

Os três primeiros, Al Hamla, Al Areesh e Al Khuwair, fizeram esse trajeto com seus sistemas automáticos de rastreamento desligados, mostrou um relatório da Vortexa.

Segundo dados da Kpler, os três navios foram vistos pela última vez fora do estreito em meados de junho e voltaram a aparecer nos sistemas de rastreamento entre 19 e 23 de junho.

Os quatro restantes, Wadi Al Sail, Mekaines, Al Sadd e Mesaimeer, entraram no estreito na segunda-feira pela rota iraniana. A QatarEnergy não respondeu imediatamente a um pedido de comentário fora do horário comercial.

Trata-se do maior número de navios vazios de GNL atravessando o estreito desde o início da guerra, disse Vivek Dhar, analista do Commonwealth Bank of Australia.

“Outros navios vazios de GNL também estão a caminho do Catar. Os dados de rastreamento reforçam a expectativa de que a QatarEnergy cumprirá seu cronograma de aumento da produção de GNL”, afirmou.

Houve uma explosão em uma unidade de processamento de gás dentro do complexo industrial de Ras Laffan na segunda-feira, mas o ministro da Energia afirmou que as instalações de GNL do Catar não foram afetadas.

Entre os navios controlados pela QatarEnergy que seguiam na direção oposta, o Al Ghashamiya, que, segundo dados da Kpler, havia sido visto pela última vez dentro do estreito em 9 de junho transportando uma carga embarcada em Ras Laffan em 1º de março, reapareceu fora do estreito em 22 de junho.

Ainda não há um movimento amplo de navios vazios do Catar e da ADNOC em direção ao Golfo, o que reflete uma estratégia cautelosa e gradual de retomada das operações, afirmou Ayush Agarwal, analista da S&P Global Energy.

Minas marítimas continuam sendo uma ameaça, informou o Joint Maritime Information Center, liderado pelos EUA, impedindo que embarcações utilizem a principal rota de navegação usada antes da guerra.

O número de travessias pelo Estreito de Ormuz ainda representa apenas uma fração das cerca de 125 passagens diárias registradas antes do início da guerra com o Irã.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PETROBRAS E PEMEX VÃO COOPERAR EM E&P E EM PROCESSOS INDUSTRIAIS

Da Redação Offshore 23/06/2026 - 16:20



A Petrobras e a Petróleos Mexicanos (Pemex) assinaram, nesta terça-feira (23), no Rio de Janeiro (RJ), um memorando de entendimento (MoU) a fim de estabelecer uma cooperação estratégica e técnica para avaliação, desenvolvimento e execução conjunta de projetos na indústria de hidrocarbonetos. A parceria inclui o desenvolvimento de oportunidades nas áreas de exploração e produção (E&P) e de processos industriais, bem como o intercâmbio de experiências sobre aspectos regulatórios e institucionais do setor.

No segmento de E&P, as companhias pretendem avaliar iniciativas voltadas à revitalização de campos maduros, reprocessamento sísmico e oportunidades exploratórias e de desenvolvimento em áreas de águas profundas e ultraprofundas, incluindo ativos localizados no Golfo do México. A parceria também abrange a troca de conhecimentos técnicos, tecnologias e melhores práticas, aproveitando a reconhecida experiência da Petrobras em operações offshore de alta complexidade.

Na área industrial, o MoU abrange oportunidades de cooperação em refino, petroquímica, fertilizantes, processamento de gás e recuperação de líquidos, eficiência energética, redução de emissões, captura de carbono e produção de combustíveis de menor intensidade de carbono, além do compartilhamento de melhores práticas relacionadas à segurança, confiabilidade operacional e proteção ambiental.

O MoU é válido por dois anos, podendo ser renovado. Segundo a Petrobras, o acordo não constitui compromisso vinculante de investimento nem cria sociedade, consórcio ou joint venture entre as partes. A empresa ressaltou que eventuais oportunidades identificadas poderão ser objeto de negociações futuras e dependerão da celebração de instrumentos específicos, observadas as análises de viabilidade, as aprovações pelas instâncias competentes e as normas de governança aplicáveis a cada parte.

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, declarou que a parceria entre as duas estatais será proveitosa para ambos os países. “É um instrumento de cooperação estratégica com potencial relevante para a Petrobras, que pode posicionar a companhia como parceira da Pemex em um cenário de fortalecimento da exploração e produção de petróleo no México. Temos interesse na exploração no Golfo do México mexicano, no incremento da produção de campos maduros e em processos industriais de refino, petroquímica e fertilizantes”, afirmou Magda.

O diretor geral da Pemex, Juan Carlos Carpio Fragoso, afirmou que a assinatura do MoU abre oportunidades de cooperação em benefício das empresas e dos países, estabelecendo uma estrutura de colaboração estratégica e técnica para avaliar, desenvolver e executar conjuntamente projetos abrangentes e potenciais que envolvam atividades de exploração e extração de hidrocarbonetos.

Fragoso acrescentou que elas visam novas descobertas e oportunidades para otimizar e aumentar a produção em águas profundas, áreas de óleo pesado e extrapesado, campos maduros e o potencial pré-sal no Golfo do México, bem como atividades relacionadas a processos industriais, como refino e petroquímica.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/06/2026

ARTIGO - APOSENTADORIA ESPECIAL SEM IDADE MÍNIMA: DECISÃO DO STF IMPACTA MARÍTIMOS, OFFSHORE, PORTUÁRIOS E TRABALHADORES DA CONSTRUÇÃO NAVAL

Por Renata Brandão Canella Opinião 23/06/2026 - 16:00



Uma decisão recente do Supremo Tribunal Federal trouxe uma mudança relevante para marítimos embarcados, trabalhadores offshore, portuários, profissionais de estaleiros e empregados da construção e reparação naval expostos diariamente a condições prejudiciais à saúde.

No julgamento da ADI 6309, o STF declarou inconstitucional a exigência de idade mínima criada pela Reforma da Previdência para a aposentadoria especial. A regra exigia 55, 58 ou 60 anos de idade, conforme o tempo de exposição exigido para cada atividade.



Com a decisão, o trabalhador que comprovar o tempo necessário de efetiva exposição a agentes nocivos não deverá mais permanecer em atividade insalubre apenas para alcançar uma idade mínima.

A conclusão do Supremo foi direta: não é compatível com a finalidade protetiva da aposentadoria especial obrigar o segurado a continuar exposto aos mesmos riscos que justificam o direito ao benefício.

A mudança tem impacto expressivo no setor marítimo e naval. Embarcados, trabalhadores de plataformas, portos, estaleiros, oficinas de manutenção e construção naval frequentemente atuam em ambientes com ruído intenso, calor, vibração, hidrocarbonetos, combustíveis, óleos minerais, solventes, fumos metálicos, solda, poeiras, eletricidade, inflamáveis e outros agentes que podem caracterizar atividade especial, desde que comprovados tecnicamente.

A decisão não significa, porém, que toda atividade marítima ou naval gera aposentadoria especial automaticamente. É indispensável demonstrar a exposição habitual e permanente por meio de PPP, LTCAT, laudos ambientais, documentos funcionais, registros de embarque e demais provas técnicas compatíveis com cada período trabalhado.

Para quem já estava filiado ao Regime Geral antes da Reforma da Previdência, a decisão afasta também a lógica que obrigava o trabalhador a cumprir a pontuação mínima para a aposentadoria especial. O ponto central volta a ser o tempo de efetiva exposição aos agentes nocivos: 15, 20 ou 25 anos, conforme a atividade reconhecida.

A vitória, entretanto, não restabeleceu integralmente as regras anteriores a novembro de 2019. O STF manteve a nova forma de cálculo da aposentadoria especial e a proibição de converter em tempo comum os períodos especiais trabalhados após a Reforma.

Isso exige cautela. A aposentadoria especial pode permitir a saída mais rápida da atividade nociva, mas o benefício é calculado, em regra, com 60% da média de todas as contribuições desde julho de 1994, acrescido de 2% por ano que exceder 20 anos de contribuição para homens e 15 anos para mulheres.

Além disso, quem se aposenta pela modalidade especial não pode permanecer ou retornar a atividade com exposição nociva. Para muitos marítimos e trabalhadores da construção naval, essa limitação precisa ser avaliada antes de qualquer requerimento, especialmente quando ainda existe interesse em continuar embarcado, atuar offshore ou exercer função técnica em ambiente de risco.

Há também uma particularidade importante para quem trabalhou embarcado antes de 16 de dezembro de 1998: o ano marítimo. Em determinadas situações, 255 dias de embarque podem corresponder a um ano de atividade em terra. Esse período pode ser decisivo para antecipar uma aposentadoria, especialmente quando somado ao reconhecimento da atividade especial até 13 de novembro de 2019.

A decisão do STF representa uma vitória importante para quem passou décadas exposto a riscos no mar, nos portos, em plataformas e estaleiros. Mas a melhor aposentadoria nem sempre será apenas a mais rápida.

Cada histórico precisa ser analisado com atenção para verificar o tempo embarcado, a atividade especial, os documentos ambientais, as regras de transição, o cálculo do benefício e a possibilidade ou não de continuidade profissional.

Renata Brandão Canella é advogada do escritório Brandão Canella.260623-renata-brandao-canella-advogada-edit-artigo.jpg

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/06/2026



PARANAGUÁ ASSUME VICE-LIDERANÇA NACIONAL NA MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS

Da Redação Portos e logística 23/06/2026 - 17:36



A Portos do Paraná elevou em 63% a movimentação de veículos entre janeiro e maio de 2026, alcançando 67,6 mil unidades operadas no Porto de Paranaguá e assumindo a vice-liderança nacional nas operações de importação e exportação desse tipo de carga, segundo dados do Centro de Estatísticas da estatal portuária. No mesmo período de 2025 haviam sido movimentados 41,6 mil veículos, o que reforça a trajetória de crescimento do complexo paranaense nesse segmento.

De acordo com a autoridade portuária, o avanço está ligado, entre outros fatores, ao início de uma nova operação no fim de 2025, após a formação de uma joint venture entre duas montadoras, que já resultou em quase 48 mil veículos importados em 2026. A China responde pela maior parte do fluxo de veículos que passam por Paranaguá, com 54,8% de participação nas operações acumuladas no ano, seguida por México (23,4%), Argentina (9,3%), Colômbia (4,4%) e Alemanha (2,3%).

O pico de movimentação de 2026 foi registrado em maio, quando o porto somou pouco mais de 25 mil veículos, sendo 19.789 importações e 5.217 exportações. Até então, o melhor resultado mensal havia ocorrido em março, com 20,9 mil operações, das quais 15,8 mil de entrada e 5,1 mil de saída. Em 2025, o sistema portuário paranaense encerrou o ano com 106.725 veículos movimentados, somando 31.421 unidades importadas e 75.304 exportadas.

Na métrica utilizada pelo sistema Comex Stat, que considera o volume em toneladas, a movimentação de veículos por Paranaguá atingiu 87,7 mil toneladas em 2026, alta de 151% frente as 34,9 mil toneladas registradas no mesmo intervalo do ano anterior. Com isso, a participação do porto nas importações e exportações brasileiras de veículos chegou a 14,71%, superando o Porto de Santos, que detém 14,66% e mantendo o Porto de Vitória (ES) na liderança do segmento. Em valores FOB, a movimentação de veículos pelo porto paranaense totalizou US\$ 906,8 milhões no acumulado de 2026.

As operações com veículos são concentradas no berço 219, dedicado a esse tipo de carga. Os automóveis e comerciais leves recebidos do exterior podem ser armazenados no Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), em área pública ou em dois terminais especializados, operados por empresas privadas. Segundo a Portos do Paraná, as equipes que atuam no embarque e desembarque são certificadas e têm histórico de operar com um dos menores índices de avarias em cargas veiculares no país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

Este conteúdo também está disponível na www.mercosshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 23/06/2026