

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 105/2026
Data: 24/06/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
GOVERNO FEDERAL PREPARA ENVIO DE QUATRO EDITAIS FERROVIÁRIOS AO TCU AINDA EM 2026	4
PORTO DE SANTOS SUPERA 2,4 MILHÕES DE CONTÊINERES E BATE NOVO RECORDE HISTÓRICO NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
REVISÃO DO MARCO LEGAL PORTUÁRIO SEGUE PARADA NA CÂMARA DOS DEPUTADOS SEM PREVISÃO DE RETOMADA	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS	7
AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ DEBATE ARRENDAMENTO DE TERMINAL DE FERTILIZANTES EM VILA DO CONDE	7
FÓRUM INTERNACIONAL REÚNE PAÍSES DA BACIA DO PRATA PARA DISCUTIR DESENVOLVIMENTO HIDROVIÁRIO	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	9
PRESIDENTE LULA E MINISTRO TOMÉ FRANCA ENTREGAM OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DOS AEROPORTOS DE CAMPO GRANDE, CORUMBÁ E PONTA PORÃ, EM MATO GROSSO DO SUL	9
PRIMEIRA CONCESSÃO HIDROVIÁRIA INTEGRADA DO PAÍS E DRAGAGEM DA LAGOA MIRIM AVANÇAM NO RS	10
OBRAS NA ECLUSA DE AMARÓPOLIS VÃO REFORÇAR A INFRAESTRUTURA HIDROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL	11
EDITAL DE REPACTUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA (DF) ENTRA EM CONSULTA PÚBLICA	12
AVIAÇÃO BRASILEIRA ATINGE RECORDE DE 54,9 MILHÕES DE PASSAGEIROS NOS PRIMEIROS CINCO MESES DO ANO	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
NOVA SERRA DAS ARARAS INICIA OPERAÇÃO E TRANSFORMA LIGAÇÃO ENTRE RIO E SÃO PAULO	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL – ANÚNCIOS E REALIZAÇÕES	17
INSIGHT - DIREITO - O QUE A INTRUSÃO NO SISTEMA DA DEFESA CIVIL NACIONAL DIZ SOBRE A (IN)SEGURANÇA CIBERNÉTICA NO BRASIL	19
POLÍTICA - GOVERNO ENVIARÁ PL PARA AUMENTAR O LIMITE DO MEI	21
NACIONAL - HUB – CURTAS - EX-PRESIDENTE DA VPORTS DEIXA COMANDO DA CONCESSIONÁRIA DOS PORTOS CAPIXABAS	22
<i>Mudança na VPorts</i>	22
<i>Balanço</i>	22
<i>Movimento recorde</i>	22
<i>Preocupação ferroviária</i>	22
<i>Concorrência sadia</i>	23
<i>O manifesto</i>	23
POLÍTICA - PARA INIBIR CRIMES, LULA ANUNCIA NOVA FASE DO CELULAR SEGURO	23
POLÍTICA - GSI CORRIGE NOMEAÇÃO DE 'FULANO'	24
POLÍTICA – DATAFOLHA: 59% APOIAM DESIGNAR PCC E CV COMO TERRORISTAS	24
POLÍTICA - TSE BARRA PUBLICAÇÃO EM REDE SOCIAL	25
POLÍTICA - DISPUTA POR DINHEIRO DO FUNDO ELEITORAL GERA ACUSAÇÕES NO PSOL	26
TRANSPORTES - PORTOS - POMINI PREVÊ OBRAS DA PERIMETRAL DA MARGEM ESQUERDA A PARTIR DE OUTUBRO	28
TRANSPORTES - PORTOS - TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TERÁ PLANO PARA ESTRUTURA DE APOIO A TRABALHADORES	29
TRANSPORTES - PORTOS - SANTOS 10+: MESMO COM INVESTIMENTOS, PORTO ENFRENTARÁ CONGESTIONAMENTOS	30
TRANSPORTES - PORTOS - MAIA ADIA APRESENTAÇÃO DE RELATÓRIO SOBRE PL733	31
TRANSPORTES - RODOVIAS - SERRA DAS ARARAS TEM PRIMEIRA ETAPA DE MODERNIZAÇÃO ENTREGUE	32
TRANSPORTES – AEROPORTOS - AEROPORTO DE CAXIAS DO SUL PASSA À INFRAERO E TERÁ R\$ 23 MILHÕES EM OBRAS	34
ENERGIA - ANEEL VAI APRIMORAR REGRA SOBRE RENDIMENTO DE DISTRIBUIDORAS	35
ENERGIA - AGÊNCIA APROVA MINUTA DE EDITAL DE LEILÃO	36
COMÉRCIO EXTERIOR - CAMEX APROVA COTA PARA IMPORTAÇÃO DE ELÉTRICOS COM ALÍQUOTA ZERO	36
COMÉRCIO EXTERIOR - TARIFAÇO: FLÁVIO ESTARÁ EM AUDIÊNCIA	37
FINANÇAS – VENDAS DO VAREJO TÊM MAIOR QUEDA EM UM MÊS DE MAIO DESDE 2021	38
FINANÇAS - DÓLAR SOBE 0,89% E FECHA A R\$ 5,18	39
PAPO DE COMPLIANCE - NR-1: QUANDO A GESTÃO DE RISCOS PASSA A OLHAR PARA AS PESSOAS	40
JUSTIÇA - PF FAZ OPERAÇÃO CONTRA DIGIMAIS, BANCO DO BISPO EDIR MACEDO	41
JUSTIÇA - INFLUENCERS MIRINS: CNJ APROVA REGRA	42
JUSTIÇA - JUSTIÇA AMERICANA NEGA JULGAMENTO À REVELIA DE MORAES E ACEITA AGU	43
JUSTIÇA - JURISTAS DIZEM QUE GILMAR VIOLA LOMAN	44
JUSTIÇA – OPINIÃO – DIREITO - CONVENÇÃO Nº 193 DA OIT E A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS: O ESTABELECIMENTO DE UM PATAMAR INTERNACIONAL	45
INTERNACIONAL - NETANYAHU QUER LIBERTAR ISRAEL DA DEPENDÊNCIA DE ARMAS DOS EUA	46



INTERNACIONAL - SÁNCHEZ AMEAÇA NÃO RECONHECER DERROTA	47
JORNAL O GLOBO – RJ.....	48
APÓS 'MAPA' DE MINERAIS CRÍTICOS SOMAR 56 PROJETOS DE R\$ 46 BI, BNDES JÁ PREVÊ AMPLIAR ORÇAMENTO	48
EVENTO BIS BRASÍLIA 2026 REUNIRÁ, NOS DIAS 2 E 3 DE JUNHO, AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS, ESPECIALISTAS DO SETOR E INICIATIVA PRIVADA	49
FIM DA ESCALA 6X1: 37 MILHÕES DE TRABALHADORES TEM JORNADA SUPERIOR A 41 HORAS POR SEMANA, SEGUNDO GOVERNO	52
APEXBRASIL LANÇA FERRAMENTA COM 543 OPORTUNIDADES DE EXPORTAÇÃO PARA O MERCADO EUROPEU	53
BRASIL TERÁ PRIMEIRA ADUANA NA ÁSIA COM INSTALAÇÃO DE ADIDO DA RECEITA EM PEQUIM.....	54
GOVERNO DOS EUA TENTA BARRAR LEILÃO DE 5 MIL ARTEFATOS RESGATADOS DO TITANIC; ENTENDA	55
PRODUÇÃO DA PETROBRAS SOBE 10% DE JANEIRO A MAIO.....	56
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	57
O QUE O MERCADO VÊ EM FLÁVIO BOLSONARO?	57
GOVERNADORA SANCIONA PROJETO QUE CONFIRMA ACORDO PARA SOCORRER BRB COM EMPRÉSTIMO.....	58
SETOR AEROESPACIAL BRASILEIRO TENTA ATRAIR A FARIA LIMA, NA ESTEIRA DA SPACEX	59
VALOR ECONÔMICO (SP).....	61
PONTE DE PORTO MURTINHO ENTRA NA RETA FINAL E ABRE NOVO EIXO DE EXPORTAÇÃO DO BRASIL PARA A ÁSIA	61
CADE COBRA DA ANTAQ QUE RESOLVA IMBRÓGLIO SOBRE LEGALIDADE DE COBRANÇA EM TERMINAIS PORTUÁRIOS.....	63
GOVERNO LANÇA AGENDA DE COMPETITIVIDADE COM POTENCIAL DE ECONOMIA DE R\$ 341,6 BI AO ANO PARA SETOR PRIVADO	64
NA ESTEIRA DO FESTIVAL DE PARINTINS, PROJETO DA COCA-COLA COM GREEN MINING LEVA RECICLAGEM A COMUNIDADES RIBEIRINHAS DA AMAZÔNIA	65
RIQUEZA GERADA PELO SETOR INDUSTRIAL PERMANECERÁ CONCENTRADA NO BRASIL EM 2024, DIZ IBGE.....	67
REFINARIA DE MOSCOU ATINGIDA POR ATAQUES DE DRONES DIFICILMENTE RETOMARÁ PRODUÇÃO NESTE ANO, DIZEM FONTES	68
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	69
CARGAS PERIGOSAS MAL DECLARADAS REPRESENTAM AMEAÇA CONSTANTE PARA NAVEGAÇÃO E CADEIAS DE SUPRIMENTO, ALERTA WSC.....	69
APÓS ATAQUE HACKER, ANTAQ RETOMA PRAZOS PROCESSUAIS	70
PLANO DE EVACUAÇÃO EM ORMUZ ENVOLVERÁ 11 MIL MARÍTIMOS, DIZ IMO	71
EMGEPRON ABRE CONCORRÊNCIA PARA FORNECIMENTO DE LANCHAS PARA FRAGATAS TAMANDARÉ.....	72
PORTO DE SANTOS DETALHA PACOTE BILIONÁRIO DE OBRAS PARA AMPLIAR CAPACIDADE LOGÍSTICA	73
ANTAQ É A 2ª MELHOR AGÊNCIA REGULADORA EM QUALIDADE DA INFORMAÇÃO DE CUSTOS, APONTA TESOURO	74
PORTO DE ITAJAÍ RECEBE NAVIO BYD CHANGSHA COM MAIS DE 7,2 MIL VEÍCULOS	74
PORTOS DO PARANÁ DESTINA R\$ 16 MILHÕES À RECUPERAÇÃO DE PAVIMENTOS EM PARANAGUÁ.....	75
ALARGAMENTO DA PRAIA DE ITAPOÁ ENTRA NA ÚLTIMA ETAPA	75
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	76
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	76



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GOVERNO FEDERAL PREPARA ENVIO DE QUATRO EDITAIS FERROVIÁRIOS AO TCU AINDA EM 2026

Projetos de carga e passageiros serão analisados pelo Tribunal antes da liberação para leilões e incluem novas ligações estratégicas no país

Do Estadão Conteúdo 24 de junho de 2026



Tribunal vai analisar modelagem técnica, econômica e jurídica dos projetos antes de autorizar a licitação (Divulgação)

O Governo Federal planeja e entregar quatro editais de projetos ferroviários ao Tribunal de Contas da União (TCU) ainda em 2026, segundo o ministro dos Transportes, George Santoro. Ele disse que os editais das malhas de carga Corredor Leste-Oeste, Malha Sul e Açailândia (MA) - Barcarena (PA) e da ferrovia de passageiros Luziânia (GO) - Brasília (DF) serão encaminhados para a análise da Corte de Contas ainda

no segundo semestre deste ano.

O envio ao TCU é uma etapa obrigatória que antecede a publicação dos editais e a realização dos leilões de concessão. Nessa fase, o Tribunal analisa a modelagem técnica, econômica e jurídica dos projetos antes de autorizar o avanço para a licitação.

Os projetos

O Corredor Ferroviário Leste-Oeste é um projeto voltado à integração da produção agrícola e mineral do Centro-Oeste aos portos do Nordeste. A iniciativa busca conectar Lucas do Rio Verde (MT) ao Porto Sul, em Ilhéus (BA), por meio da articulação entre a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol).

A Malha Sul compreende a rede ferroviária que atende os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O projeto em estudo pelo governo prevê uma nova modelagem de concessão para modernização e ampliação da capacidade da malha.

O projeto Açailândia-Barcarena prevê a construção de uma ligação ferroviária entre o entroncamento da Ferrovia Norte-Sul em Açailândia e o Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA). A ferrovia criaria uma nova alternativa de acesso ao Arco Norte.

A concessão Luziânia-Brasília é um projeto de transporte ferroviário de passageiros destinado a conectar o Entorno Sul do Distrito Federal à Capital.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/06/2026

PORTO DE SANTOS SUPERA 2,4 MILHÕES DE CONTÊINERES E BATE NOVO RECORDE HISTÓRICO NO LITORAL DE SÃO PAULO

Movimentação acumulada até maio ultrapassa 2,4 milhões de TEU e alcança a melhor marca já registrada no complexo portuário

Da ATribuna.com.br 23 de junho de 2026



O movimento geral de cargas chegou a 75,65 milhões de toneladas, alta de 4,7% em relação a 2025 (Alexsander Ferraz/AT)

A movimentação de contêineres no Porto de Santos marcou novos recordes em maio. O resultado do mês superou 500 mil TEU (unidade de medida padrão de um contêiner de 20 pés) e, no ano, ultrapassou 2,4 milhões de TEU. Os números foram divulgados nesta segunda-feira (22) pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

“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 Santos 10 (megaterminal no cais do Saboó), em um modelo que atenda ao mercado, mas, ao mesmo tempo, as necessidades do País e o melhor benefício ao Porto e à Baixada Santista”, analisa o presidente da APS, Anderson Pomini.

No movimento geral de cargas, o resultado dos cinco primeiros meses do ano também é recorde, com a marca de 75,65 milhões de toneladas, um crescimento de 4,7% em relação a 2025 e de 3,9% comparado ao recorde anterior, de 2024 (quando foram 72,84 milhões de toneladas).

Os destaques seguem sendo o complexo soja (grãos e farelo), que teve crescimento de 5,5%, superando 25,72 milhões de toneladas; e o açúcar, que cresceu 10,2% em relação a 2025 e movimentou quase sete milhões de toneladas.

Nos embarques, o total é de 55,95 milhões de toneladas (aumento de 4,3% em relação a 2025). Nos desembarques, a alta é de 5,7% e a marca alcançada é de 19,70 milhões de toneladas.

Movimento do mês

Em maio, o resultado foi de queda em relação a 2025, “devido a um ajuste na movimentação de celulose (que em maio do ano passado teve movimento fora do comum, com crescimento de 45,5% em relação ao ano anterior e queda de 34,8% este ano)”, justifica a APS. Foram 16,37 milhões de toneladas no mês, recuo de 1,7% frente a 2025.

O reflexo da movimentação de carga solta (na qual se inclui a celulose) é uma das causas do recuo nos embarques no mês, que foram 4,1% menores que em maio de 2025 (12,26 milhões de toneladas este ano contra 12,79 milhões no ano anterior). Houve queda expressiva também no embarque de açúcar (-13,9%) e leve de complexo soja (-0,6%).

Nos desembarques, o crescimento foi de 6,2% em relação a maio de 2025, com 4,11 milhões de toneladas. O destaque é o adubo, com 19,4% de crescimento e marca de 2,94 milhões de toneladas (contra 2,46 milhões em maio de 2025).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/06/2026

REVISÃO DO MARCO LEGAL PORTUÁRIO SEGUE PARADA NA CÂMARA DOS DEPUTADOS SEM PREVISÃO DE RETOMADA

Comissão especial ainda busca consenso entre empresas e trabalhadores para concluir análise do Projeto de Lei 733/2025

Por Bárbara Farias 23 de junho de 2026

A Comissão Especial da Câmara dos Deputados que analisa o Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão do marco legal do sistema portuário, segue sem uma data prevista para a retomada das audiências públicas e, conseqüentemente, conclusão dos trabalhos. A última sessão foi realizada no

dia 3 de dezembro do ano passado, antes do recesso parlamentar no Congresso Nacional. Os parlamentares ainda precisam chegar a um consenso entre o que defendem as empresas e os que buscam defender garantias dos trabalhadores portuários.



Divergência entre os deputados sobre o trabalho portuário impediu que o relatório final do projeto fosse apresentado e votado até hoje (Foto: Matheus Tagé/Arquivo AT)

A comissão iniciou os trabalhos em julho do ano passado e deveria realizar 40 audiências públicas, mas só ocorreram 20. Nesse período, 97 convidados foram ouvidos e 45 propostas foram votadas, conforme consta na página da comissão no site da Câmara Federal.

Em entrevista para A Tribuna, o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSD), que preside a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA) e é um dos três vice-presidentes eleitos para o colegiado, ao lado dos parlamentares Daniela Reinehr (PL-SC) e Julio Lopes (PT-RJ), afirmou que a comissão busca um entendimento entre as empresas e as entidades que representam os trabalhadores.

Barbosa comentou que o deputado federal Arthur Maia (União-BA), relator do processo na comissão, se reuniu com os representantes das federações nacionais dos Portuários (FNP), dos Estivadores (FNE) e dos Conferentes e Consertadores (Fenccovib), no mês de abril, em Brasília, para debater a respeito do PL 733/2025. “Esse foi mais um avanço importante que tivemos em relação ao tema e que remete a um importante fator que venho defendendo desde o início: a necessidade de alinhar as visões de empresas e trabalhadores portuários”, declarou.

“Sem isso, não teremos um texto que favoreça todos os lados envolvidos no sistema portuário brasileiro e isso é fundamental para manter o Brasil nesta crescente de movimento portuário”, complementou Barbosa.

Sem prazo

Perguntado sobre quando o relatório deverá ser apresentado, o deputado não apresentou uma data, mas disse que vem discutindo sobre ele com o relator.

“Quero garantir que todos envolvidos no processo sejam ouvidos, especialmente os trabalhadores portuários. Hoje, esse é o principal ponto de divergência do projeto. No restante, há concordância em temas como segurança jurídica, a ampliação do prazo de contratos e a atração de investimentos”, enfatizou o vice-presidente da comissão.

Relatório

O relatório final era para ter sido apresentado em março. A data havia sido prometida pelo relator, deputado Arthur Maia (União-BA).

A proposta é um texto substitutivo ao projeto em tramitação, mantendo a atual Lei dos Portos (12.815), de 2013, e incorporando a ela novas regras.

O atraso se deve à questão trabalhista. No texto está a proposta de acabar com a exclusividade da mão de obra do trabalhador portuário avulso em determinadas atividades.

Eleições podem atrasar votação

O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa afirmou que o calendário eleitoral pode atrasar a votação da proposta na comissão. “Mas isso vai depender, em parte, da versão final do relatório e, também, do ambiente político da Casa, que hoje não é dos mais favoráveis”, disse ele.

Questionado sobre a possibilidade de arquivamento do projeto, Barbosa disse que “uma chance sempre existe”, mas ele acredita que “quanto mais bem ajustado o texto estiver no momento da votação, menos necessidade de novas rodadas de conversa existirão”.

Entretanto, o parlamentar foi categórico: “Nosso principal objetivo é desburocratizar os trabalhos nos portos e devemos começar com essa prática já enquanto discutimos e votamos o projeto de lei”.

Nas últimas discussões, os deputados decidiram que, em vez de aprovar um novo arcabouço legal e revogar a Lei Federal 12.815/2013, haveria um texto atualizando a legislação atual. Mesmo assim, ele não andou. “O nosso objetivo é criar o texto mais apropriado possível para o futuro dos portos sem jamais comprometer o trabalho de quem já atua nos mesmos. É a nossa prioridade e seguimos focados em dialogar por tanto tempo com os trabalhadores e as entidades que os representam”.

O relator e deputado federal Arthur Maia também foi procurado pela Reportagem, mas não retornou até o fechamento desta edição. Ele tem evitado se manifestar sobre o assunto, embora a apresentação do relatório seja de sua responsabilidade.

O PL 733/2025 é de autoria do deputado Leur Lomanto Júnior (União-BR) e replica o anteprojeto elaborado por uma comissão de juristas constituída pela Câmara Federal. O texto propõe uma nova legislação para o setor.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/06/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ DEBATE ARRENDAMENTO DE TERMINAL DE FERTILIZANTES EM VILA DO CONDE



Área de 39 mil m² terá contrato de 25 anos e é considerada estratégica para a logística do agronegócio na Região Norte

Brasília, 23/06/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta terça-feira (23), audiência pública para receber contribuições, subsídios e sugestões sobre os documentos técnicos e jurídicos relativos ao arrendamento da área VDC04, localizada no Porto Organizado de Vila do Conde (PA).

Ao todo, 17 pessoas se inscreveram e dez participaram da sessão com manifestações.

Na abertura da audiência, o diretor-geral da Agência, Frederico Dias, destacou a importância da participação social no aprimoramento do projeto: “Esse é o momento em que apresentamos todo o projeto para a sociedade, promovendo a transparência, além de colher informações que podem aperfeiçoar a proposta”, afirmou.

Frederico ressaltou ainda a relevância estratégica do empreendimento para a logística nacional. Segundo ele, por ser um dos maiores produtores agrícolas do mundo, o Brasil depende da importação de fertilizantes. “Esse é um terminal estratégico que contribui diretamente para a redução dos custos logísticos do agronegócio, um dos principais carros-chefes da economia brasileira”, concluiu.

Com área de 39 mil m², o VDC04 será destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos minerais, principalmente fertilizantes. O terminal é considerado importante para a logística da Região Norte por estar localizado na saída do Arco Norte. O projeto prevê contrato de arrendamento com prazo de 25 anos.

Contribuições

O período para envio de contribuições permanece aberto até as 23h59 do dia 03/07/2026. Serão consideradas apenas as manifestações relacionadas às minutas e aos documentos disponibilizados na Audiência Pública nº 04/2026, por meio de formulário eletrônico.

Também será possível encaminhar imagens digitais, como mapas, plantas e fotografias, exclusivamente pelo e-mail anexo_audiencia042026@antaq.gov.br, mediante identificação do interessado e dentro do prazo estabelecido. As contribuições em texto deverão ser registradas nos campos específicos do formulário.

Os interessados que não dispuserem dos recursos necessários para o envio eletrônico poderão utilizar os computadores da Secretaria-Geral da Agência, em Brasília (DF), ou das Unidades Regionais, cujos endereços estão disponíveis no site da ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 24/06/2026

FÓRUM INTERNACIONAL REÚNE PAÍSES DA BACIA DO PRATA PARA DISCUTIR DESENVOLVIMENTO HIDROVIÁRIO



ANTAQ esteve em evento realizado em Buenos Aires. Entre os temas, sustentabilidade, inovação e integração logística, unindo representantes dos setores público e privado de cinco nacionalidades sul-americanas

Brasília, 19/06/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) participou do “Diálogos Hidroviáveis Internacional”, realizado nos dias 17 e 18/06, em Buenos Aires, na Argentina. O encontro reuniu representantes de governos, organismos internacionais, empresas

e entidades do setor para debater estratégias voltadas ao fortalecimento da navegação interior, à integração regional e ao desenvolvimento sustentável da Hidrovia Paraguai–Paraná.

Promovido pela Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias e dos Corredores de Exportação (ADECON), em parceria com entidades brasileiras e sul-americanas ligadas aos setores portuário e hidroviário, o evento consolidou-se como um importante espaço de articulação regional. Representantes da Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai e Uruguai uniram-se para discutir medidas voltadas à ampliação da competitividade, da sustentabilidade e da integração logística na Bacia do Prata.

Durante a programação, foram debatidos temas relacionados à transição para combustíveis verdes, à inovação tecnológica aplicada ao transporte aquaviário, ao desenvolvimento de projetos hidroviários e ao fortalecimento da participação da iniciativa privada no setor.

Participação da ANTAQ

A Agência foi representada pelo superintendente de Estudos e Projetos Hidroviários, Eduardo Queiroz, e pelo superintendente de Outorgas, Renildo Barros. Durante o evento, os representantes da ANTAQ participaram de painéis técnicos e reuniões institucionais com autoridades governamentais, representantes do setor produtivo e organismos internacionais.

Entre os destaques da programação esteve a mesa “Embarcações Sustentáveis”, que abordou os desafios e as oportunidades relacionados à adoção de combustíveis verdes e à modernização da



navegação interior. O debate também reuniu representantes da iniciativa privada e empresas de inovação para discutir soluções voltadas à eficiência e à sustentabilidade do transporte hidroviário.

A presença ANTAQ no encontro reforça o compromisso da Agência com o desenvolvimento da navegação interior, a integração regional e a busca por soluções inovadoras e sustentáveis para o transporte aquaviário, contribuindo para o fortalecimento da infraestrutura logística e da competitividade da América do Sul: “A ANTAQ é referência em estudos, em base de dados, em troca de conhecimento e práticas regulatórias em navegação interior. Houve um intercâmbio de informações - e isso irá gerar um aperfeiçoamento de nossos procedimentos”, disse Eduardo.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 24/06/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PRESIDENTE LULA E MINISTRO TOMÉ FRANCA ENTREGAM OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DOS AEROPORTOS DE CAMPO GRANDE, CORUMBÁ E PONTA PORÃ, EM MATO GROSSO DO SUL

Evento realizado nesta quinta-feira (25) marca a conclusão e entrega dos investimentos nos terminais leiloados na 7ª rodada de concessão

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, entregam as obras de ampliação e modernização da Fase 1-B dos aeroportos de Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã, em Mato Grosso do Sul (MS). O evento será realizado às 16h20 desta quinta-feira (25) no Aeroporto de Ponta Porã, no Mato Grosso do Sul.

As obras foram realizadas pela concessionária Aena, por meio dos contratos de concessão coordenados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), com investimentos privados financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). As melhorias incluem ampliação de terminais, modernização dos sistemas operacionais, requalificação de áreas de embarque e desembarque, expansão de estacionamentos e adequação da infraestrutura aeroportuária.

Em Campo Grande, principal porta de entrada aérea do estado, a capacidade anual de atendimento foi ampliada de 950 mil para 2,6 milhões de passageiros. Em Corumbá, importante acesso ao Pantanal e à fronteira com a Bolívia, a capacidade saltou para 120 mil passageiros por ano. Já em Ponta Porã, cidade estratégica na fronteira com o Paraguai, o terminal teve sua área ampliada em quase cinco vezes.

As entregas marcam mais uma etapa do compromisso do Governo do Brasil para fortalecer a infraestrutura aeroportuária nacional, ampliando a oferta de serviços e as oportunidades para o crescimento da economia brasileira.

Cobertura de imprensa

Profissionais de imprensa interessados na cobertura devem acessar o sistema de credenciamento da Presidência da República até às 19h desta quarta-feira (24). Profissionais com credencial anual também devem informar a participação nos eventos.

As credenciais dos profissionais aprovados serão entregues no local do próprio evento, de 15h às 16h, no Aeroporto Internacional de Ponta Porã.

Serviço

- Cerimônia de anúncio de investimentos em aeroportos do Mato Grosso do Sul
- Data: Quinta-feira, 25 de junho
- Horário: 16h20
- Local: Aeroporto Internacional de Ponta Porã, na Rua Batista de Azevedo, 770, na Granja, em Ponta Porã/MS

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

Data: 24/06/2026

PRIMEIRA CONCESSÃO HIDROVIÁRIA INTEGRADA DO PAÍS E DRAGAGEM DA LAGOA MIRIM AVANÇAM NO RS

Iniciativas fazem parte da estratégia do Governo do Brasil para ampliar a participação das hidrovias na matriz logística nacional

A imagem mostra 13 pessoas reunidas embaixo de uma tenda, posando para uma foto oficial. No centro do grupo, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, segura um documento oficial emoldurado com capa escura. O ambiente ao fundo sugere uma área de infraestrutura portuária, com grandes estruturas de concreto e metal sob a luz do dia.



Investimentos anunciados pelo Ministério de Portos e Aeroportos reforçam o compromisso do Governo do Brasil com o desenvolvimento da infraestrutura de transportes no Rio Grande do Sul. Foto: Wosmar Rosa - AESCOM MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou nesta terça-feira (23), em General Câmara (RS), da assinatura da ordem de serviço para elaboração dos projetos e execução da dragagem de manutenção da hidrovia da Lagoa Mirim. Na mesma agenda, foi anunciada a abertura da consulta pública para a

concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim (Saip Sul-Mirim), projeto que reúne portos, canais e hidrovias em um modelo inédito de gestão integrada da infraestrutura aquaviária brasileira.

Ao destacar os investimentos anunciados durante a agenda, o ministro Tomé Franca afirmou que as iniciativas reforçam o compromisso do Governo do Brasil com o desenvolvimento da infraestrutura de transportes no Rio Grande do Sul. “Estamos realizando um conjunto importante de investimentos para ampliar a infraestrutura logística do estado. São ações que contribuem para o crescimento econômico, fortalecem a competitividade regional e ajudam a gerar oportunidades de emprego e renda para a população gaúcha”, afirmou.

Dragagem da Lagoa Mirim

Com investimento de R\$ 57,9 milhões, sendo R\$ 6,7 milhões para supervisão das obras, a contratação contempla a elaboração dos projetos executivos, a execução da dragagem de manutenção e a implantação e manutenção da sinalização náutica do canal navegável. Os recursos integram o Novo PAC e serão aplicados entre 2026 e 2028.

A intervenção busca garantir condições adequadas de navegabilidade ao longo de todo o ano, ampliar a segurança das operações hidroviárias e aumentar a eficiência logística da região. A expectativa é fortalecer a navegação interior, reduzir custos de transporte e ampliar a integração logística e comercial entre Brasil e Uruguai.

A Lagoa Mirim integra um corredor hidroviário conectado ao Canal de São Gonçalo e à Lagoa dos Patos, permitindo o transporte internacional de cargas entre os dois países. Atualmente, a principal

restrição operacional do sistema é a profundidade insuficiente do canal navegável, condição que será enfrentada pelas obras de dragagem.

Entre os benefícios esperados estão a ampliação da capacidade de transporte de cargas, maior regularidade das operações hidroviárias, redução da dependência do transporte rodoviário e estímulo às atividades econômicas da região, incluindo comércio, serviços e turismo.

Concessão hidroviária

Durante a agenda, também foi anunciada a abertura da consulta pública do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim, considerada a primeira concessão hidroviária integrada do Brasil.

O projeto prevê a concessão, à iniciativa privada, da gestão integrada dos acessos aquaviários aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além das hidrovias da Lagoa dos Patos, Lago Guaíba e Lagoa Mirim. O objetivo é garantir maior previsibilidade para a navegação, manutenção permanente dos canais e mais segurança operacional para usuários do sistema.

Com prazo de 25 anos, prorrogável até 70 anos, a concessão abrange 510 quilômetros de vias navegáveis e prevê investimentos iniciais de R\$ 134 milhões em estudos hidrográficos, monitoramento, sistemas de gestão do tráfego aquaviário, dragagem e modernização de estruturas hidroviárias.

A consulta pública ficará aberta entre 1º de julho e 15 de agosto de 2026 e permitirá que representantes do setor produtivo, operadores, entidades e demais interessados apresentem contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do projeto.

Tomé Franca destacou os ganhos para o país com a participação da iniciativa privada na ampliação e modernização da infraestrutura de transportes. “Atrair o capital privado para realizar investimentos em infraestrutura tem gerado ganhos importantes de eficiência logística, melhoria da qualidade dos serviços prestados e ampliação da capacidade instalada em diferentes setores. Vimos isso acontecer nas rodovias, nos aeroportos e vamos ver também no setor hidroviário”, afirmou.

Segundo estimativas dos estudos de viabilidade, a concessão contribuirá para aumentar a confiabilidade da navegação, reduzir interrupções causadas por assoreamento, ampliar a integração logística entre portos e hidrovias e fortalecer a competitividade econômica do Rio Grande do Sul, além de aprofundar a integração logística entre Brasil e Uruguai.

Assessoria Especial de Comunicação Social

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

Data: 23/06/2026

OBRAS NA ECLUSA DE AMARÓPOLIS VÃO REFORÇAR A INFRAESTRUTURA HIDROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL

Empreendimento recebeu aporte de R\$ 168,1 milhões do Governo Federal para ampliar sua eficiência e garantir navegação mais segura no estado



Com modernização da eclusa de Amarópolis, expectativa é ampliar disponibilidade operacional, reduzir risco de interrupções e aprimorar segurança para embarcações. Foto: Wosmar Rosa/AESCOM MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, visitou nesta terça-feira (23) a Barragem-Eclusa de Amarópolis, em General Câmara, no Rio Grande do Sul. O empreendimento recebeu investimentos de R\$ 168,1

milhões do Governo do Brasil para obras de modernização, se tornando a primeira renovação integral de uma eclusa federal. A iniciativa é feita em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e tem contrato vigente até dezembro de 2027.

“Foram 50 anos sem investimento na Eclusa, portanto o que a gente está realizando aqui hoje é histórico. Isso demonstra a atenção que o Governo do Brasil dá a este estado, a importância da economia para o Rio Grande do Sul. Esse investimento em requalificação garante a navegabilidade gaúcha. As notícias que o Ministério de Postos e Aeroportos traz aqui contribuem com o crescimento, o desenvolvimento desse estado, com a geração de oportunidade de emprego e renda para o povo do Rio Grande do Sul”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, a obra é um avanço estratégico para a infraestrutura hidroviária brasileira. “A modernização das hidrovias amplia a segurança da navegação e aumenta a eficiência do transporte de cargas, além de contribuir para reduzir custos logísticos. Isso fortalece a competitividade da economia e promove o desenvolvimento regional de forma sustentável”, explicou.

Infraestrutura estratégica para a logística gaúcha

Localizada no Rio Jacuí, a Barragem-Eclusa de Amarópolis foi inaugurada em 1974 para assegurar a navegabilidade na região centro-norte do estado e garantir o abastecimento de água dos municípios próximos ao rio, acima da barragem. Atualmente, ela concentra o maior fluxo de embarcações entre as eclusas administradas pelo DNIT.

A modernização da estrutura integra os esforços de recuperação da infraestrutura logística do Rio Grande do Sul após as enchentes de 2024. A iniciativa contribuirá para ampliar a resiliência do sistema hidroviário, assegurando maior continuidade e segurança às operações de navegação interior. Além de Amarópolis, os sistemas de Fandango, Anel de Dom Marco e Bom Retiro deverão passar por processos de modernização.

Investimentos

Em 2025, o Governo Federal destinou mais de R\$ 500 milhões para a manutenção e modernização das hidrovias brasileiras. Entre 2023 e 2026, os investimentos no setor ultrapassam R\$ 1,5 bilhão, contemplando ações de dragagem, derrocamento, sinalização náutica, recuperação de eclusas e implantação de infraestrutura de apoio à navegação.

Com a modernização da eclusa de Amarópolis, a expectativa é ampliar a disponibilidade operacional, reduzir o risco de interrupções, aumentar a confiabilidade da infraestrutura e aprimorar as condições de segurança para embarcações e tripulações, garantindo maior previsibilidade ao transporte hidroviário de cargas.

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

Data: 23/06/2026

EDITAL DE REPACTUAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA (DF) ENTRA EM CONSULTA PÚBLICA



Novo contrato prevê a inclusão de dez aeroportos regionais e melhorias para dar maior estabilidade à concessão

Edital de repactuação do Aeroporto Internacional de Brasília (DF) entra em consulta pública. Foto: Inframerica

O Governo Federal, por meio da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), abriu nesta terça-feira (23) a consulta pública do edital do Procedimento Competitivo

de Repactuação do contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Brasília/Presidente Juscelino Kubitschek. A proposta reúne os estudos de viabilidade e define as regras, obrigações e requisitos para a otimização da proposta, além da inclusão de dez aeroportos regionais na concessão. A expectativa do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) é realizar o leilão em dezembro, após a conclusão das etapas preparatórias.

Os documentos ficarão disponíveis para contribuições da sociedade por 45 dias, entre 23 de junho e 7 de agosto de 2026, na página especial: Procedimentos para Repactuação - Aeroporto de Brasília.

Para ampliar a transparência e a participação dos interessados, será realizada uma audiência pública virtual no dia 29 de julho, às 14h30. Informações complementares sobre o evento serão divulgadas pela Anac.

As empresas interessadas em participar da concorrência poderão solicitar visitas técnicas ao Aeroporto de Brasília e aos dez aeroportos regionais que integram o projeto. Os agendamentos deverão ser feitos junto à Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MPor), pelo e-mail dataroomdopr@mpor.gov.br.

Acordo de repactuação

O acordo foi construído entre a Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos do Tribunal de Contas da União (TCU), o Ministério de Portos e Aeroportos, a Anac e a Inframerica, atual concessionária do aeroporto.

A nova modelagem mantém o prazo da concessão até 2037, estabelece a arbitragem como mecanismo obrigatório para solução de conflitos e cria critérios mais objetivos para a aplicação de penalidades. As mudanças ampliam a segurança jurídica e a previsibilidade do contrato.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a repactuação fortalece o ambiente de investimentos e garante maior estabilidade ao setor. “Estamos consolidando uma solução construída com diálogo institucional, segurança jurídica e foco no interesse público. Esse acordo preserva a continuidade dos investimentos, fortalece a confiança dos investidores e cria condições para que o Aeroporto de Brasília siga como um dos principais hubs da aviação nacional, ao mesmo tempo em que impulsiona o desenvolvimento da aviação regional”, afirmou.

Novo contrato

A principal mudança da concessão está na forma de pagamento da outorga à União. O novo contrato prevê uma alíquota mínima de 5,9% sobre a receita bruta anual da concessionária. Vencerá o leilão a empresa ou consórcio que oferecer a maior alíquota variável.



Vista interna do Aeroporto de Brasília. - Foto: Inframerica

A futura concessionária também deverá pagar uma contribuição inicial de R\$ 557 milhões. Metade desse valor será destinada à indenização da Infraero pela saída de sua participação societária na concessionária.

Para ampliar a capacidade de investimento nos primeiros anos do contrato, a cobrança da outorga variável começará apenas em 2030. A medida dará maior fôlego financeiro para a execução das obras previstas.

Segundo o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, o modelo foi estruturado para garantir equilíbrio econômico-financeiro e maior previsibilidade ao contrato. “A proposta combina mecanismos modernos de governança, regras mais objetivas para reequilíbrio e uma modelagem financeira capaz de assegurar capacidade de investimento ao operador. Isso traz mais estabilidade regulatória e reduz riscos ao longo da execução contratual”, explicou.

Investimentos e aeroportos regionais

A concessionária vencedora deverá investir cerca de R\$ 1,2 bilhão no Aeroporto de Brasília. Entre as obras previstas estão a construção de um novo terminal internacional, a implantação de um edifício garagem e a criação de uma nova via de acesso ao aeroporto.

A repactuação também incorpora dez aeroportos regionais ao contrato, dentro do Programa AmpliAR. Ao todo, estão previstos aproximadamente R\$ 857,8 milhões em investimentos para aumentar, manter e operar os aeroportos de Juína, Cáceres e Tangará da Serra, em Mato Grosso; Alto Paraíso de Goiás e São Miguel do Araguaia, em Goiás; Bonito, Dourados e Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul; Ponta Grossa, no Paraná; e Barreiras, na Bahia.

Aeroporto de Brasília

Concedido à iniciativa privada em 2012, o Aeroporto Internacional de Brasília consolidou-se como um dos principais centros de conexão aérea do país. É o único aeroporto brasileiro com duas pistas capazes de operar simultaneamente.

Em 2025, o terminal movimentou cerca de 16,5 milhões de passageiros e registrou mais de 140 mil operações aéreas, mantendo-se como o terceiro aeroporto mais movimentado do Brasil.

O aeroporto também ganhou destaque internacional ao alcançar a segunda posição mundial entre aeroportos de médio porte no relatório "On-Time Performance Review 2025", da consultoria Cirium, referência global em análise de desempenho da aviação.

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

Data: 23/06/2026

AVIAÇÃO BRASILEIRA ATINGE RECORDE DE 54,9 MILHÕES DE PASSAGEIROS NOS PRIMEIROS CINCO MESES DO ANO

Resultado representa alta de 6,7% frente ao mesmo período de 2025 e consolida o melhor desempenho desde o início da série histórica



Aviação do Brasil registra recordes históricos em maio, tanto no mês quanto no acumulado do ano - Imagem: Divulgação/MPor

A aviação brasileira alcançou novos recordes de movimentação de passageiros nos cinco primeiros meses do ano. Ao todo, 54,9 milhões de passageiros embarcaram e desembarcaram em voos domésticos e internacionais no Brasil, um crescimento de 6,7% na comparação com o mesmo período

de 2025 e novo recorde histórico para o período.

Recorde também no mês de maio, quando a movimentação chegou a 10,5 milhões de passageiros, alta de 2,5% em relação ao mesmo mês do ano passado e o melhor resultado já registrado para o período desde o início da série histórica da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), iniciada em 2000.

O crescimento foi observado tanto nos voos domésticos quanto nos internacionais. No mercado interno, foram transportados 8,3 milhões de passageiros em maio, alta de 2% sobre o mesmo mês do ano passado. Entre janeiro e maio, o segmento acumulou 42 milhões de passageiros, avanço de 5,5% na comparação com o mesmo período de 2025.



Já os voos internacionais mantiveram ritmo de expansão ainda mais acelerado. Em maio, foram registrados 2,2 milhões de passageiros, crescimento de 4,7% frente ao mesmo mês do ano passado. No acumulado de janeiro a maio, a movimentação internacional alcançou 12,8 milhões de passageiros, alta de 10,3%. Em ambos os recortes, os resultados representam os maiores volumes já registrados para os respectivos períodos.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou que os recordes refletem o momento positivo da aviação brasileira. "O Brasil vive um momento muito positivo. Os recordes da aviação registrados em maio e no acumulado do ano mostram um país mais conectado, com mais pessoas viajando e mais oportunidades sendo geradas para o turismo, para o comércio e para a economia. Isso é bom para os passageiros, para as empresas e para o país", afirmou.

"Mais pessoas viajando e mais oportunidades sendo geradas para o turismo, para o comércio e para a economia. Isso é bom para os passageiros, para as empresas e para o país." Tomé Franca.

Crescimento regional

O avanço da movimentação aérea foi observado nas cinco regiões do Brasil. Em maio, o Sudeste concentrou o maior volume de passageiros, com 5,23 milhões de embarques e desembarques, seguido por Nordeste (1,58 milhão), Sul (1,14 milhão), Centro-Oeste (1,04 milhão) e Norte (467,5 mil).

O destaque ficou com a região Sul, que registrou alta de 5,84% em relação a maio de 2025. Na sequência aparecem Sudeste (+2,43%) e Nordeste (+1,87%).

Já no acumulado dos cinco primeiros meses do ano, o Sudeste permaneceu na liderança, com 26,26 milhões de passageiros. Nordeste (9,02 milhões), Sul (5,88 milhões), Centro-Oeste (5,1 milhões) e Norte (2,3 milhões) completam o ranking regional.

Mais uma vez, o Sul apresentou o maior crescimento percentual do país no período, com avanço de 10,3%, seguido pelo Nordeste (+9,4%), Centro-Oeste (+5,3%), Sudeste (+4,8%) e Norte (+1,5%).

Aeroportos mais movimentados

O Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) manteve a liderança nacional no acumulado do ano, com 9,44 milhões de passageiros movimentados entre janeiro e maio. Na sequência aparecem Congonhas (SP), com 4,95 milhões; Galeão (RJ), com 4,04 milhões; Brasília (DF), com 3,39 milhões; e Confins (MG), com 2,55 milhões.

Também figuram entre os principais terminais do país os aeroportos de Campinas (SP), com 2,47 milhões de passageiros movimentados no acumulado do ano; Recife (PE), com 2,13 milhões; Salvador (BA), com 1,77 milhão; Porto Alegre (RS), com 1,61 milhão; Santos Dumont (RJ), com 1,27 milhão; Fortaleza (CE), com 1,24 milhão; Florianópolis (SC), com 1,22 milhão; São José dos Pinhais (PR), com 1,21 milhão; Belém (PA), com 798 mil; e Goiânia (GO), com 738 mil passageiros.

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

Data: 23/06/2026



Presidência da República

Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

NOVA SERRA DAS ARARAS INICIA OPERAÇÃO E TRANSFORMA LIGAÇÃO ENTRE RIO E SÃO PAULO

Obra de R\$ 1,5 bilhão deve reduzir o tempo de viagem, aumentar a segurança e melhorar o escoamento de cargas na BR-116/RJ/SP



Ligação estratégica entre Rio de Janeiro e São Paulo, a Serra das Araras é um dos principais corredores logísticos do país.
Foto: Michel Corvello/MT

Quem passa pela Serra das Araras, na BR-116/RJ/SP, começa a ver nesta terça-feira (23) os primeiros resultados de uma das maiores obras rodoviárias em execução no país. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro dos Transportes, George Santoro, entregaram quatro quilômetros da nova pista de subida,

totalmente iluminada, com oito viadutos, quatro faixas de rolamento, acostamento e 14 estruturas de contenção. A previsão é que o trecho seja liberado ao tráfego ainda esta semana, inaugurando uma nova etapa da ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo, por onde passam, por mês, cerca de 390 mil veículos.

“A melhoria da Serra das Araras será um cartão postal para que muitas empresas, de diversas atividades econômicas, queiram estar mais perto do Rio de Janeiro e produzir coisas aqui. Eu tenho certeza que o resultado dessa obra vai significar mais desenvolvimento para o Rio, mais empresas e mais empregos de qualidade para o estado”, destaca o presidente Lula.

Resultado da política de concessões da pasta dos Transportes, a modernização completa do eixo logístico da Serra na Rodovia Presidente Dutra receberá R\$ 1,5 bilhão em investimentos pela RioSP, uma empresa Motiva. Atualmente, o empreendimento está com 70% de execução. O cronograma também foi antecipado, e a entrega integral da obra, inicialmente prevista para 2029, passou para 2027.

“Esse projeto resolve um problema de uma rodovia que fica mais de 40 dias do ano fechada - se somadas todas as interrupções que acontecem nela todos os dias - por conta de sinistros. A ideia aqui é a segurança, olhar as pessoas que vão passar todos os dias e não só a melhora da economia como um todo, mas principalmente a segurança viária que está aqui nesse projeto muito pensado e colocada”, ressalta o ministro dos Transportes, George Santoro.



Entre as melhorias do projeto, o tempo de viagem será reduzido para os motoristas que trafegam entre Rio de Janeiro e São Paulo. O limite de velocidade na Serra passará de 40 km/h para 80 km/h, o que



possibilita a diminuição de até 25% na duração do trajeto no sentido São Paulo e de até 50% no Rio de Janeiro. A mudança transforma a mobilidade da população e fortalece a economia da região, com mais condições de acesso para os turistas e de trabalho para os caminhoneiros.

"Essa inauguração representa um aquecimento na economia do estado. O investimento em rodovia que, pelo que estamos vendo, vai perdurar durante um bom tempo trazendo essa ideia de circulação de riqueza e mobilidade urbana, onde as pessoas poderão se conduzir de forma mais ágil e segura. São benefícios para o estado, para a população, para investimentos empresariais, pois também vai gerar postos de trabalho", observa Ricardo Couto, governador em exercício do Rio de Janeiro.

Transformando vidas

Rota pujante para a economia, a Serra das Araras é fundamental para a logística e o abastecimento do país, uma vez que pela estrada são escoadas as cargas e mercadorias de duas grandes potências do Produto Interno Bruto (PIB) nacional. Entre os 390 mil veículos que circulam mensalmente pelo trecho, 36% da movimentação é feita por caminhoneiros, como André Ribeiro que depende das condições da via para transportar verduras. O motorista, de 47 anos, comemora a nova infraestrutura, que dá mais segurança para o exercício da atividade e proporciona o reencontro com a família.

"Era um trecho muito perigoso e com a pista muito sinuosa. Agora com as duas faixas descendo e subindo, vai ficar muito bom para nós que passamos pela rodovia", lembra o caminhoneiro.

Outro impacto positivo para os cariocas está na geração de empregos. Cerca de 2,2 mil pessoas trabalham diretamente na construção do empreendimento.

O morador de Paracambi (RJ), Ramon Ferreira, trabalha na Serra como eletricista e conta que, com felicidade, sai de casa para conquistar o pão de cada dia e atuar com empenho para a conclusão da intervenção, que, acredita, beneficiará toda a comunidade local.

"A iluminação na Serra das Araras foi implementada para melhorar a visibilidade do condutor e a travessia. Como trabalhador e usuário da via, estou muito feliz com a entrega dessa obra, porque vai melhorar a condução e o tempo de acesso às cidades vizinhas, além da volta para casa. Fazer parte desse trabalho foi prazeroso e muito gratificante, pois há muito tempo que não tínhamos uma obra tão grande que abraçou toda a população de Paracambi, de Piraí e diversos outros locais", comemora.

Infraestrutura e investimentos

O Rio de Janeiro vive o maior ciclo de investimentos de infraestrutura de transportes de sua história. São mais de R\$ 50 bilhões contratados em rodovias e ferrovias, valor que chegará a R\$ 70 bilhões até o final do ano. Os investimentos ampliam a segurança, fortalecem a logística e impulsionam o desenvolvimento do estado.

Ao longo dos últimos três anos, o Ministério dos Transportes consolidou um portfólio robusto de concessões rodoviárias no Rio de Janeiro. Na lista das principais entregas já realizadas pelos parceiros privados que administram ativos no estado, destacam-se mais de 2 mil metros de duplicação, dois Pontos de Parada e Descanso (PPDs) para caminhoneiros, 412 mil quilômetros de pintura de faixas, 91 mil metros de drenagem superficial recuperada e 7 mil toneladas de resíduos removidos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 24/06/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ANÚNCIOS E REALIZAÇÕES
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O Porto de Santos tem uma agenda de investimentos que, somada, supera R\$ 2 bilhões em projetos em diferentes estágios de maturação: a dragagem de aprofundamento do canal de navegação, a segunda fase da Avenida Perimetral, a concessão da Usina Hidrelétrica de Itatinga e, à espera de desfecho regulatório, o Tecon Santos 10, o megaterminal de contêineres e carga geral a ser implantado na região do Saboó. O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, apresentou essa carteira nessa terça-feira, dia 23, com um justificado otimismo quanto a sua realização. São empreendimentos necessários e urgentes, é claro. Mas o histórico de Santos e do setor de infraestrutura brasileiro em geral mostra que o valor de uma agenda de investimentos só se realiza quando as obras terminam, não quando os contratos são assinados.

O caso mais avançado é o da dragagem de aprofundamento do canal de 15 para 16 metros, cujo contrato foi assinado em junho com a Jan de Nul do Brasil, com investimento de R\$ 617,9 milhões. Como o BE News argumentou quando da assinatura desse contrato, trata-se de obra inadiável: navios modernos já acessam o Porto com 80% de capacidade de carga, aguardando maré favorável para entrar com segurança, uma restrição que eleva custos e reduz a competitividade de cada tonelada exportada. O contrato está assinado; o início dos trabalhos está previsto para 2027. Esse intervalo precisa ser monitorado de perto, porque é justamente entre a assinatura e a largada das máquinas que projetos de grande porte acumulam atrasos que depois se tornam crônicos.

A segunda fase da Avenida Perimetral é o projeto em estágio mais incerto. Orçado em R\$ 1 bilhão e com a proposta de ser executado como contrapartida pela Bunge, o empreendimento aguarda ainda uma resposta da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e, na sequência, a análise do Tribunal de Contas da União (TCU), dois passos sem data definida, embora o presidente da APS acredite que as obras comecem em outubro. A crença é razoável, mas a experiência com processos que dependem da Antaq e do TCU em sequência — como demonstrou o longo impasse em torno do Tecon Santos 10 — recomenda cautela. Outubro é um prazo que a APS, a Antaq e o TCU devem tratar como compromisso, não como estimativa.

A concessão da Usina Hidrelétrica de Itatinga, construída pelo Porto há 110 anos e, hoje, anacrônica como ativo gerido diretamente pela Autoridade Portuária, é uma decisão acertada em sua concepção. Repassar a gestão energética ao mercado, com exigência de repotencialização de 12 para 30 megawatts e incentivo à produção renovável, libera a APS para sua missão central e garante a modernização da infraestrutura energética do complexo. O edital já foi publicado. Mas o leilão precisa ser concluído com celeridade, especialmente num momento em que a eletrificação das operações portuárias começa a se tornar padrão competitivo no setor, como demonstrou o novo terminal da APM em Suape.

Diante deste cenário, o BE News entende que a Autoridade Portuária de Santos enfrenta o desafio mais difícil de qualquer gestor de infraestrutura: manter a execução simultânea de múltiplos projetos de grande porte sem que o atraso de um contamine o cronograma dos outros. O risco é conhecido. Santos já viveu situações em que a dependência de aprovações regulatórias em cascata transformou projetos bem estruturados em obras eternas. A diferença agora é que o Porto opera genuinamente próximo ao limite de sua capacidade, e cada mês de atraso tem custo concreto: navios maiores que não entram totalmente carregados, cargas que são desviadas para outros terminais, fretes que sobem e exportadores que pagam a conta.

A carteira de Santos é boa. A comunicação de Pomini é transparente. O que o setor e a sociedade esperam agora é que os anúncios desta semana sejam o último capítulo do planejamento e, em especial, o primeiro da execução. Dragagem iniciada em 2027 conforme contratado, Perimetral com canteiro aberto em outubro, Itatinga leiloadada antes do fim do ano, Tecon Santos 10 com edital publicado até agosto: esses são os marcos concretos pelos quais a gestão da APS deverá ser julgada. Não pelo que prometeu, mas pelo que entregou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/06/2026

INSIGHT - DIREITO - O QUE A INTRUSÃO NO SISTEMA DA DEFESA CIVIL NACIONAL DIZ SOBRE A (IN)SEGURANÇA CIBERNÉTICA NO BRASIL



ROBERTA LOPES DA CRUZ ANTONIO

Professora de Direito Digital e Civil na Universidade Católica de Santos (SP), advogada e consultora especializada em Direito Digital e Proteção de Dados, mestre em Direito da Segurança Nacional pela Georgetown University (EUA).
opinio@portalbenews.com.br

O bem jurídico atingido não parece ser apenas a integridade do sistema informático. O ataque também pode ser compreendido como uma agressão à confiança pública nos sistemas nacionais de alerta e resposta a emergências.

A demonstração de acesso a sistemas estatais pode comunicar, sobretudo em um ano de eleições presidenciais, que determinadas capacidades já estão disponíveis e que infraestruturas mais sensíveis poderiam, ao menos em tese, ser alcançadas.

Na madrugada do último sábado, dia 20 de junho, diversos brasileiros foram abruptamente acordados com um alerta extremo da Defesa Civil Nacional em seus smartphones. Tratava-se de uma mensagem encaminhada via sistema “Defesa Civil Alerta”, utilizado para enviar mensagens emergenciais à população. Seu conteúdo, no entanto, era aparentemente enigmático, pois continha uma única palavra, “misantropi4”, termo que significa aversão ou ódio à humanidade.

De acordo com as autoridades, o alerta partiu de alguém não autorizado a operar o sistema. Em outras palavras: uma provável ação de um hacker. Após identificar o problema, a plataforma chegou a ser retirada do ar preventivamente para evitar novos disparos indevidos.

O episódio chamou atenção porque o sistema de alertas da Defesa Civil é uma infraestrutura crítica destinada a avisar a população sobre eventos como enchentes, deslizamentos, tempestades severas e outras situações de emergência. Mas, apesar do susto que o ocorrido provocou, fato é que o evento, de inédito, não tem nada. Em 13 de janeiro de 2018, a Agência Estadual de Gerenciamento de Emergências do Havaí (HI-EMA) enviou para celulares, televisão e rádio o seguinte alerta: “Ameaça de míssil balístico em direção ao Havaí. Procure abrigo imediatamente. Isto não é um exercício.” Como era de se esperar, a mensagem causou caos e pânico generalizado na população. No caso do Havaí, apesar de um relatório oficial do órgão federal responsável pela investigação concluir que o alerta teria decorrido de um erro operacional interno, houve muita especulação e teorias não oficiais que exploravam falhas de segurança (como um post it com a senha do sistema que teria aparecido em uma foto divulgada na imprensa pouco tempo antes do episódio). O caso no Havaí ganhou enorme repercussão porque, poucos meses antes, as tensões entre os Estados Unidos e a Coreia do Norte haviam aumentado em razão dos testes de mísseis norte-coreanos.

No caso do Brasil, à primeira vista, o que chama a atenção de analistas foi justamente o fato de a mensagem ser extremamente curta e aparentemente servir mais para marcar presença e demonstrar a capacidade de acesso ao sistema, do que para transmitir uma reivindicação de qualquer natureza ou produzir um efeito adverso (neste momento). Isso costuma ocorrer em invasões motivadas por notoriedade ou demonstração de capacidade técnica.

De todo modo, essa situação revela a vulnerabilidade de nossos sistemas frente a ameaças cibernéticas. Além disso, não podemos subestimar o fato em si. Não é porque o alerta se limitou a uma única palavra que não devemos enxergar o enorme risco por trás disso. É bem provável que a intenção do hacker fosse exatamente essa: a de sinalizar para as nossas autoridades e Governo que ele(s) está(ão) dentro das nossas infraestruturas críticas. E, uma vez dentro do sistema, dependendo do sistema, as consequências à população podem ser inestimáveis.

Pense na rede de energia elétrica. Em 2019, uma reportagem de The New York Times afirmou que o United States Cyber Command havia inserido implantes e malware em partes da infraestrutura elétrica da Rússia, como forma de dissuasão e preparação para um eventual conflito cibernético. O contexto, porém, era que os EUA alegavam que a Rússia já vinha tentando acessar e comprometer

infraestruturas críticas americanas, incluindo o setor de energia. Em 2018, autoridades americanas acusaram publicamente o governo russo de conduzir uma campanha de intrusão contra a infraestrutura energética dos EUA, interpretada por muitos analistas como uma demonstração de capacidade para futuros ataques.

Há um certo consenso internacional de que atos de espionagem não constituem, por si só, violação ao Direito Internacional, a menos que os meios utilizados em sua execução gerem efeitos que, em si mesmos, sejam aptos a caracterizar uma violação da soberania estatal. Caso uma operação desse tipo fosse atribuída a outro Estado, haveria argumentos para sustentar, em tese, que ela representou uma violação da soberania brasileira sob a forma de interferência indevida no funcionamento de serviços públicos essenciais.

Sem prejuízo, tais condutas violam o ordenamento interno podendo, inclusive, configurar a prática de crime. Evidentemente, a tipificação exata dependerá de elementos que ainda precisam ser comprovados, como a forma de acesso, a existência de credenciais legítimas ou furtadas, a autoria e a extensão dos danos. Mas, a depender da investigação, o fato pode configurar crime de invasão de dispositivo informático, interrupção ou perturbação de serviço de utilidade pública, falsa comunicação de perigo e, a depender dos atores por trás da intrusão, associação criminosa ou organização criminosa. Caso constatada a participação de agente público, outros crimes podem ser considerados.

Um ponto que merece atenção, contudo, é o de que o bem jurídico atingido não parece ser apenas a integridade do sistema informático. O ataque também pode ser compreendido como uma agressão à confiança pública nos sistemas nacionais de alerta e resposta a emergências. Em outras palavras, o dano social não decorre apenas da intrusão técnica, mas da erosão da credibilidade de uma infraestrutura crítica cuja eficácia depende da confiança da população. E essa característica pode aproximar o caso de ataques contra infraestruturas críticas e operações de influência, especialmente porque uma mensagem de emergência falsa enviada durante a madrugada produz efeitos psicológicos e comportamentais imediatos sobre inúmeras pessoas.

Nessa hipótese, sob uma ótica de Segurança Nacional e Direito Internacional, se viesse a ser demonstrado que a operação foi conduzida ou patrocinada por um Estado estrangeiro, a discussão ultrapassaria o âmbito do Direito Penal Interno e passaria a envolver possíveis violações da soberania brasileira e da integridade de infraestruturas críticas nacionais. Contudo, até o momento, não há informação pública que permita afirmar esse cenário.

Ademais, sob a perspectiva das Relações Internacionais, episódios dessa natureza não são necessariamente relevantes apenas pelos danos concretos que produzem, mas também pelas mensagens que transmitem, tendo em vista que demonstrações de capacidade podem ser tão importantes quanto o seu efetivo emprego. A simples revelação de que um país foi capaz de acessar sistemas considerados sensíveis de outro pode funcionar como um mecanismo de sinalização estratégica: uma forma de comunicar competência técnica, capacidade de projeção e potencial de escalada futura, sem que seja necessário causar interrupções generalizadas ou danos físicos imediatos.

Por essa razão, a ausência de consequências materiais visíveis não deve conduzir automaticamente à conclusão de que um incidente possui baixa relevância geopolítica. Em determinados contextos, operações cibernéticas podem cumprir funções de dissuasão, coerção ou demonstração de poder, servindo como advertências implícitas em disputas mais amplas. Quando um ator consegue penetrar uma rede associada a serviços essenciais, a mensagem potencialmente transmitida é a de que capacidades ainda mais sensíveis podem estar ao seu alcance. No campo cibernético, onde a incerteza e a ambiguidade desempenham papel central, a exibição controlada de capacidade pode ser, por si só, um instrumento de poder.

Nesse sentido, a demonstração de acesso a sistemas estatais pode comunicar, sobretudo em um ano de eleições presidenciais, que determinadas capacidades já estão disponíveis e que infraestruturas mais sensíveis poderiam, ao menos em tese, ser alcançadas. Em um contexto eleitoral, no qual estabilidade institucional, confiança pública e integridade informacional assumem importância ainda

maior, a percepção de vulnerabilidade pode produzir efeitos políticos tão relevantes quanto os danos técnicos efetivamente causados.

Portanto, é imprescindível que esse incidente seja tratado com a seriedade que ele merece. Uma investigação minuciosa é necessária para que se tente conhecer o responsável por essa operação e a motivação dessa intrusão no sistema da Defesa Civil.

O Brasil precisa investir em segurança cibernética. As organizações precisam investir em segurança cibernética. As pessoas precisam desenvolver uma mentalidade capaz de compreender riscos e ameaças básicas, se desejam ter um mínimo de segurança cibernética. Todos os atores envolvidos precisam se conscientizar, porque as relações e interações ocorrerão cada vez mais nessa nova dimensão, nesse chamado “quinto domínio”: o espaço cibernético. E, no ciberespaço, a fronteira entre a paz e o conflito não é marcada apenas por explosões ou destruição física; ela também pode ser cruzada por meio da manipulação deliberada de sistemas críticos destinados à proteção da população.

Roberta Lopes da Cruz Antonio escreve quinzenalmente para o BE News. Seus textos são publicados às quartas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

POLÍTICA - GOVERNO ENVIARÁ PL PARA AUMENTAR O LIMITE DO MEI

O projeto de lei que amplia o teto de faturamento do microempreendedor já está pronto e deve chegar nesta quarta à Câmara

Da Agência Brasil



O ministro do Planejamento, Bruno Moretti, se reuniu com Hugo Motta para discutir a tramitação da matéria na Câmara

O governo federal se comprometeu a enviar, nesta quarta-feira (24), à Câmara dos Deputados, um projeto de lei (PL) para aumentar o limite de faturamento dos microempreendedores individuais (MEIs), atualmente fixado em R\$ 81 mil de receita anual, ou R\$ 6.750 ao mês.

A medida deve elevar também o limite de contratados pelo MEI para, pelo menos, dois funcionários. Hoje, o limite é de um funcionário com carteira assinada. O ministro das Relações Institucionais, José Guimarães, afirmou que o governo está em processo de construção da proposta de mudanças para os MEIs.

“Será encaminhado ao Congresso [projeto] alterando o limite do MEI que vai beneficiar os microempreendedores de todo o país. Será uma conquista enorme para os pequenos empreendedores”, disse, em rede social.

O governo tem argumentado que o teto do MEI está sem reajuste há anos, o que prejudica o desenvolvimento dos negócios. O último reajuste ocorreu em janeiro de 2018.

Nesta terça-feira (22), Guimarães se reuniu com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), e o ministro do Planejamento, Bruno Moretti, para discutir a tramitação da matéria.

Motta afirmou que o texto deve ser discutido em comissão especial antes de seguir ao plenário. Segundo ele, o texto do Executivo chega à Casa amanhã. “Estamos buscando um texto que garanta o equilíbrio fiscal e atenda a necessidade dos microempreendedores”, disse.



Os trabalhadores autônomos que conseguem se enquadrar nos limites de faturamento do MEI têm vantagens em relação a tributos e encargos previdenciários. Se o faturamento superar o teto atual de R\$ 81 mil anual, o autônomo passa a ser enquadrado como microempresário (ME), sendo tributado pelo regime do Simples Nacional.

Na Câmara, já há uma comissão especial que discute o Projeto de Lei Complementar (PLP) 108 de 2021, de autoria do senador Jayme Campos (União-MT), aprovado no Senado. O projeto propõe aumentar o teto de receita do MEI para R\$ 130 mil, além de prever mudanças no regime do Simples Nacional.

PEC da 6x1

O projeto sobre reenquadramentos dos MEIs ganhou força durante a tramitação, na Câmara, da proposta de emenda à Constituição (PEC) que acaba com a escala 6x1 e reduz a jornada de trabalho das atuais 44 horas para 40 horas semanais.

Como a PEC 221 de 2019 reduz a jornada de trabalhadores, as lideranças partidárias e do governo passaram a articular mudanças no MEI para permitir mais contratações nesse regime tributário simplificado.

Aprovada na Câmara dia 27 de maio, a PEC do fim da 6x1 segue travada no Senado pelo presidente da Casa, senador Davi Alcolumbre (União-AP).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - EX-PRESIDENTE DA VPORTS DEIXA COMANDO DA CONCESSIONÁRIA DOS PORTOS CAPIXABAS

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

Após pouco mais de dois anos, Gustavo Serrão deixou o cargo de diretor-presidente da concessionária responsável pelo Porto de Vitória. Pedro Benevides assume interinamente a função

MUDANÇA NA VPORTS

O executivo Gustavo Serrão deixou o cargo de diretor-presidente da Vports, a concessionária responsável pelo Porto de Vitória, no Espírito Santo. O diretor comercial Pedro Benevides assumirá a função de forma interina até a definição do substituto, que ainda não foi anunciado. A saída de Serrão foi anunciada na última quinta-feira, mas o motivo não foi revelado.

BALANÇO

Durante a gestão de Serrão, que durou pouco mais de dois anos, a Vports realizou obras no canal de acesso aquaviário que ampliaram o porte dos navios aptos a operar nos portos de Vitória–Vila Velha e de Barra do Riacho, integrou o sistema ferroviário à operação portuária e firmou parcerias comerciais para os terminais sob sua administração.

MOVIMENTO RECORDE

Os portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, todos administrados pela Portos RS, movimentaram um total de 17,594 milhões de toneladas entre janeiro e maio deste ano, volume 5,15% superior ao registrado no mesmo período do ano anterior e recorde histórico para o intervalo. Mais de 1.300 embarcações passaram pelos terminais gaúchos no período. Os dados foram divulgados pelo presidente da estatal, Fábio Machado, nessa terça-feira, dia 23.

PREOCUPAÇÃO FERROVIÁRIA

Machado, que assumiu a presidência da Portos RS há 13 dias, também revelou que tem preocupação com o futuro da malha ferroviária gaúcha. E afirmou que a Portos RS está elaborando estudos para contribuir com o debate sobre a futura concessão da Malha Sul. Atualmente, apenas a ligação entre

Cruz Alta e Rio Grande permanece em operação regular no estado, restrição que pressiona custos logísticos no Porto de Rio Grande, que passa a depender mais do modal rodoviário.

CONCORRÊNCIA SADIA

O presidente da Portos RS também comentou sobre o projeto do Porto Meridional, previsto para Arroio do Sal, mas evitou enquadrá-lo como concorrente direto de Rio Grande. “Qualquer tipo de investimento no estado é extremamente bem-vindo. Fomenta a economia e gera emprego”, disse, ressaltando que o empreendimento deve cumprir todos os estudos ambientais exigidos pelos órgãos competentes.

O MANIFESTO

Como o BE News havia antecipado na edição dessa terça-feira, dia 23, a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) divulgou um manifesto nesse mesmo dia, cobrando do Governo Federal a publicação do edital do leilão do Terminal de Contêineres 10 (Tecon Santos 10), megaterminal de contêineres e carga geral a ser implantado no Porto de Santos (SP).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

POLÍTICA - PARA INIBIR CRIMES, LULA ANUNCIA NOVA FASE DO CELULAR SEGURO

Por meio de um banco de dados, será possível verificar se um aparelho foi roubado, furtado ou perdido. Governo também quer combater a receptação

Da Agência Brasil



A plataforma anunciada por Lula vai reunir dados do celular e diferentes fontes, incluindo da Polícia. Já há informações com mais de 3,3 milhões de aparelhos aptos à recuperação

O presidente Luiz Inácio Lula assinou nesta terça (23) um decreto que transformou o Projeto “Celular Seguro” em política pública permanente. A legislação criou o Banco Nacional de Celulares com Restrição (BNCR), uma plataforma para reunir informações de aparelhos roubados, furtados ou extraviados em todo o País.

“A partir desse decreto, muita coisa vai mudar na atuação do governo federal, dos governos estaduais e também muita coisa vai mudar nas pessoas que ousarem roubar um celular daqui para frente”, disse o presidente no anúncio em São Paulo.

O presidente defendeu a medida para reduzir a violência no País “A gente quer punir quem rouba, a gente quer punir quem vende, a gente quer punir o crime organizado. Mas é importante que você tenha mais cuidado ao utilizar o celular porque é um patrimônio seu”.

O secretário nacional de Segurança Pública, Francisco Lucas Veloso, explicou que a iniciativa representa uma mudança na estratégia de combate aos crimes patrimoniais relacionados a dispositivos móveis. “Essa é uma nova etapa de um programa que vai combater efetivamente o roubo, furto e toda a cadeia criminosa que envolve os celulares”, disse.

A plataforma deve reunir dados do Programa Celular Seguro, boletins de ocorrência registrados pelas Polícias Cíveis, operadoras de telefonia, sistemas nacionais de segurança pública, Cadastro de Estações Móveis Impedidas (CEMI) da Anatel e ABR Telecom. Inicialmente já há informações com mais de 3,3 milhões de aparelhos aptos à recuperação.



O governo poderá identificar aparelhos com registro de roubo ou furto em utilização e encaminhar notificações aos usuários para devolução voluntária e regularização da situação junto às autoridades policiais.

Ferramenta de consulta

Uma novidade é a criação de uma ferramenta pública de consulta. Isso porque, antes de adquirir um celular de terceiros, qualquer pessoa vai poder verificar, no aplicativo ou portal do Celular Seguro, se o aparelho possui algum registro de restrição.

A consulta será feita a partir do número IMEI e retornará apenas duas possibilidades: “Sem Restrição” ou “Com Restrição”. A ideia é que a recuperação dos aparelhos seja realizada pelas Polícias Cíveis dos estados. A tecnologia que inspira a nova fase já foi adotada no Piauí, Amazonas, Bahia e Ceará.

Ele explicou que o trabalho é fazer a integração nacional das informações. O secretário acrescentou que há, em média, 1 milhão de celulares roubados por ano no Brasil registrados via boletim de ocorrência. Inclusive, o próprio governo considera que pode haver subnotificação.

“O celular hoje traz identidade e aplicativos bancários, por exemplo. Ninguém vive mais sem celular (...) A gente percebeu que existe um mercado que muita gente lucra milhões com o comércio ilegal de celular roubado, com a fraude digital e com outros crimes”, afirmou.

A aposta do governo também é recuperar telefones roubados com o consumidor final. Com um banco de informações, as pessoas que comprem celulares, de forma informal, poderão verificar se é um aparelho roubado ou perdido. O Banco Nacional de celulares com restrição terá informações de todas as unidades da federação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

POLÍTICA - GSI CORRIGE NOMEAÇÃO DE ‘FULANO’

Erro foi cometido no Diário Oficial sobre os novos nomes da segurança presidencial

Do Estadão Conteúdo

O Gabinete de Segurança Institucional (GSI) publicou uma edição extra do Diário Oficial da União (DOU) nesta segunda-feira, 22 para corrigir a portaria de nomeação de militares para a Secretaria de Segurança Presidencial. O documento havia trazido inicialmente o major “Fulano de tal” e o tenente “Cicrano de tal”, nomes fictícios, como assistentes.

Com a retificação, foram designados os sargentos da Marinha Márcio Adriano Leite, Francisco Marcone Filho e Thiago Carneiro do Nascimento, além da sargento do Exército Beatriz Barbio. A assinatura da portaria é do diretor do departamento de gestão do GSI, Vinícius Damasceno do Nascimento.

Os quatro militares foram indicados para exercerem a função de assistentes na Secretaria de Segurança Presidencial do GSI. Eles ficam dispensados das funções que atualmente ocupam e passam a receber Gratificação de Representação da Presidência da República, código Nível IV. Segundo o Sistema de Organização e Inovação Institucional do Governo Federal (Siorg), o valor do benefício é de R\$ 1.337,09.

Antes da publicação da edição extra, o GSI informou ao Estadão que o erro havia sido identificado e que a correção seria feita em edição seguinte do Diário Oficial da União.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

POLÍTICA – DATAFOLHA: 59% APOIAM DESIGNAR PCC E CV COMO TERRORISTAS

Apesar disso, 74% dos brasileiros discordam da atuação dos EUA contra as facções no país sem a autorização do governo

Do Estadão Conteúdo



O governo Trump classificou as facções como organizações terroristas, o que desagradou o presidente Lula, que vê interferência nos assuntos do Brasil

Uma pesquisa Datafolha divulgada nesta terça-feira, 23, mostra que 59% dos brasileiros concordam, total ou parcialmente, com a decisão dos Estados Unidos de classificar as facções criminosas Primeiro Comando da Capital (PCC) e Comando Vermelho (CV) como organizações terroristas.

Destes, a maior parte (45%) diz concordar totalmente com a classificação, enquanto outros 14% concordam em parte. De outro lado, 22% afirmam discordar totalmente da decisão e 11% dizem discordar em parte. Além disso, 7% dos entrevistados não souberam responder e 1% afirmou nem concordar nem discordar da classificação.

O Datafolha ouviu 2.004 pessoas com 16 anos ou mais nos dias 17 e 18 de junho. A pesquisa, que tem margem de erro de dois pontos percentuais para mais ou para menos, foi realizada com brasileiros de 139 municípios. O levantamento está registrado no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sob o número BR09956/2026.

Segundo a pesquisa, apesar da concordância com a classificação das facções, três em cada quatro brasileiros (74%) rejeitam a possibilidade de os EUA atuarem contra integrantes das organizações criminosas em território brasileiro sem autorização do governo nacional.

A segurança pública e a criminalidade são consideradas o maior problema do País para 16% dos entrevistados, atrás da saúde (20%) e à frente da economia (11%), indica o levantamento.

De acordo com o Datafolha, 83% dos brasileiros têm conhecimento da nova classificação das facções brasileiras pelos EUA e 72% se consideram bem ou mais ou menos informados sobre o assunto.

Em relação à percepção sobre a real intenção do governo Donald Trump, 50% concordam que os EUA querem combater as facções para ajudar os brasileiros, mas 47% afirmam que os americanos usam o problema como “desculpa para mandar no Brasil”.

O levantamento mostra também que 77% dos que concordam com a possível ajuda dos EUA declaram voto em Flávio Bolsonaro (PL), pré-candidato à Presidência da República. Já entre os que suspeitam das intenções, 63% declaram voto em Lula (PT).

Ainda de acordo com o Datafolha, 54% dos entrevistados dizem acreditar que Flávio Bolsonaro teve influência na decisão americana. Desses, 57% acreditam que a influência foi negativa para o País, e outros 37% afirmam que foi positiva.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

POLÍTICA - TSE BARRA PUBLICAÇÃO EM REDE SOCIAL

Tribunal ordenou remoção de posts que associavam Flávio Bolsonaro ao crime organizado

Do Estadão Conteúdo

O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) determinou a remoção imediata de publicações nas redes sociais que vinculavam o senador e pré-candidato Flávio Bolsonaro (PL-RJ) ao crime organizado. Parte das



postagens foi feita por Lindbergh Farias, Gleisi Hoffmann, Rogério Correia e Guilherme Boulos - membros do PT que integram o governo Lula.

A decisão liminar, proferida nesta segunda-feira, 22, atende a representação ajuizada pelo Diretório Nacional do Partido Liberal. O TSE ordenou que Instagram e Facebook retirassem do ar as publicações em até 24 horas. Todos os links citados no documento já estão indisponíveis.

O conteúdo impugnado associava Flávio Bolsonaro à Operação Unha e Carne, deflagrada pela Polícia Federal, e ao Comando Vermelho. No entanto, o senador não é investigado pela polícia nesta operação.

Para a ministra e relatora do caso, Estela Aranha, o material extrapola os limites da crítica política admissível. As publicações, segundo a decisão, constroem narrativa que imputa ao pré-candidato envolvimento com organizações criminosas mediante associação indireta e encadeamento de fatos, sem indicação de dado concreto. Além disso, configura propaganda eleitoral negativa antecipada.

A relatora invocou jurisprudência do próprio TSE firmada nas eleições de 2022, quando o tribunal determinou a remoção de publicações que associavam o PT e o então candidato Luiz Inácio Lula da Silva ao crime organizado sem respaldo. Para a ministra, o caso dos autos repete, com nova roupagem, situação já decidida pelo tribunal em diversas oportunidades.

Além da remoção dos conteúdos, a decisão proíbe os representados de republicar os vídeos indicados ou conteúdos substancialmente idênticos. A ministra também determinou que Instagram e Facebook forneçam, em caráter sigiloso, os dados cadastrais e registros de acesso dos responsáveis por cinco perfis cujos titulares não foram identificados na petição inicial.

Na semana passada, vice-presidente do TSE, André Mendonça, já havia tomado decisão semelhante com relação a publicações que associavam o PT ao crime organizado e o senador Flávio Bolsonaro ao ex-banqueiro Daniel Vercaro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

POLÍTICA - DISPUTA POR DINHEIRO DO FUNDO ELEITORAL GERA ACUSAÇÕES NO PSOL

Parlamentares alegam desproporcionalidade no repasse dos recursos, com preferência ao presidente da federação PSOL-Rede

Do Estadão Conteúdo

A deputada federal Erika Hilton (PSOL-SP), o deputado estadual por São Paulo Carlos Giannazi (PSOL), a deputada estadual pelo Rio Renata Souza e o vereador do Rio Rick Azevedo (PSOL) vieram a público nesta terça-feira, 23, para reclamar de ter suas candidaturas preteridas no repasse do fundo disponível ao PSOL para disputar as eleições deste ano.

Esse grupo de quatro parlamentares alega desproporcionalidade no repasse dos recursos. Segundo eles, o partido estaria dando preferência ao presidente da federação PSOL-Rede, Juliano Medeiros e psolistas neófitos como Manuela d'Ávila. O grupo diz que o programa de fomento a candidaturas de mulheres, negros e pessoas com deficiência estaria sendo “desmontado” pela presidente do partido, Paula Coradi.

É um sentimento que também era compartilhado por outros psolistas nos bastidores. Coube ao grupo capitaneado por Hilton tornar pública a queixa. “É um absurdo que a direção partidária feche os olhos para essa realidade. Hoje, Juliano Medeiros, em sua primeira candidatura, teria exatamente a mesma prioridade que eu. Manuela D'Ávila, que acabou de chegar ao partido, tem previsão de receber mais que o dobro”, escreveu Erika.



Ela disse que esse plano representa “o privilégio branco e cis sobrepondo tudo: os acordos feitos conosco, cálculos eleitorais sérios”. “A inteligência política passou longe. É uma tentativa de asfixiar quem está na linha de frente em detrimento de um perfil de pré-candidaturas bem específico, de grupos que só pensam em si mesmos e estão, mais uma vez, arriscando a viabilidade do PSOL”, afirmou a deputada.

Azevedo, aliado de Erika e principal mobilizador da pauta do fim da escala 6x1 no PSOL, reforçou os argumentos da deputada e cobrou transparência do diretório do partido. “É imperativo questionar os critérios de distribuição de recursos eleitorais, pois toda direção tem o direito de fazer escolhas, mas também o dever de assumi-las publicamente”, disse.

Exemplo

Renata Souza afirmou que o partido está repetindo práticas de “legendas que instrumentalizam a pauta de gênero e raça para, no fim, fortalecer os homens brancos no poder”.

“O partido de Marielle Franco tem que ser exemplo! Não basta se dizer diverso e plural, é preciso ter uma prática política coerente e responsável com a representação popular. ?Que essa decisão seja reconsiderada, para que o PSOL não caia na vala comum dos partidos brasileiros, que nunca quiseram que nossa gente acessasse os espaços de poder”, disse.

Já Giannazi pediu que a direção do partido reconsidere a distribuição dos recursos. “O PSOL enfrentará, neste ano, não apenas os adversários políticos e a extrema direita, mas também o desafio da cláusula de barreira. Diante desse cenário, é fundamental ter responsabilidade, planejamento e capacidade tática”, disse.

Debate interno

Não são apenas esses quatro que reclamam da distribuição do fundo eleitoral. Outros psolistas têm a mesma queixa, mas preferiram manter a discussão a nível interno.

Sob condição de reserva, psolistas disseram que o partido ainda está desorganizado a nível eleitoral em razão das divergências entre diferentes tendências políticas internas ou outras richas como a divisão entre o diretório do Rio de Janeiro e o de São Paulo, o que dificulta a capacidade de que o PSOL chegue a um consenso.

O maior temor desse grupo tem a ver com a cláusula de barreira. A cláusula de barreira é uma regra eleitoral brasileira que estabelece uma performance mínima de desempenho eleitoral nas eleições deste ano para assegurar que partidos possam ter acesso ao Fundo Partidário e ao tempo de propaganda no rádio e na televisão.

Federação

Não é a primeira lavagem de roupa suja que o grupo de Erika leva a público. No final de fevereiro, um grupo comandado por Erika e o atual ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, veio a público defender a formação de uma federação com o PT para garantir que o partido sobreviva à cláusula de barreira.

Em artigo publicado no jornal Folha de S.Paulo no começo de março, o grupo de Boulos afirmou que, com o avanço do bolsonarismo, “não existe espaço para um projeto de simples demarcação ou para gastar nossas energias em disputas internas menores”. O grupo de Boulos acabou derrotado.

Em 2022, em federação com a Rede Sustentabilidade, o partido elegeu 14 deputados e conquistou mais um parlamentar para a bancada após a reversão de um resultado eleitoral no Amapá. Hoje, a federação tem 11 deputados do PSOL e quatro da Rede.

Em 2026, para vencer essa cláusula, os partidos precisarão ter ao menos 2,5% dos votos válidos distribuídos em pelo menos nove Estados, com um valor mínimo de 1,5% em cada um desses Estados, ou eleger 13 deputados federais, distribuídos em pelo menos nove Estados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - POMINI PREVÊ OBRAS DA PERIMETRAL DA MARGEM ESQUERDA A PARTIR DE OUTUBRO

Projeto de R\$ 1 bilhão ainda aguarda tramitação na Antaq e no TCU e faz parte da carteira de investimentos da APS para ampliar a infraestrutura do porto

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



Uma das obras prioritárias é a segunda fase da Perimetral que tem como objetivo melhorar o fluxo logístico entre as áreas portuárias e as principais rodovias de acesso ao porto

As obras da segunda fase da Avenida Perimetral, na margem esquerda do Porto de Santos, devem começar em outubro deste ano, segundo previsão apresentada nesta terça-feira (23)

pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, durante coletiva na sede da estatal sobre os investimentos em andamento e previstos para o complexo portuário. Orçada em cerca de R\$ 1 bilhão, a intervenção é tratada pela autoridade portuária como uma das principais frentes para melhorar a circulação logística entre as áreas portuárias e as rodovias de acesso ao cais.

A obra será executada como contrapartida da Bunge e ainda depende da tramitação do projeto junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e, posteriormente, ao Tribunal de Contas da União (TCU). Segundo Pomini, a APS aguarda para os próximos dias a devolutiva da agência reguladora, com eventuais ajustes a serem incorporados antes do envio da proposta ao órgão de controle.

De acordo com o presidente da APS, a ampliação da Perimetral integra um conjunto de intervenções voltadas a reforçar a conexão do porto com os diferentes modais de transporte e a preparar a infraestrutura para o crescimento da movimentação nos próximos anos.

Outro destaque da carteira de projetos é o aprofundamento do canal de navegação para 16 metros, medida que permitirá a atracação de embarcações de maior porte e deve aumentar a competitividade do Porto de Santos. A obra prevê investimento de R\$ 617,9 milhões. O contrato foi assinado em junho de 2026, e o início dos trabalhos está previsto para 2027. A concessão é conduzida pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Antaq.

Pomini explicou que a ampliação da profundidade é estratégica para a operação do porto. “Nos próximos anos, com mais cargas, mais calado é necessário”, disse. Ele acrescentou que a medida deve trazer mais regularidade operacional, já que hoje os navios maiores vêm 80% cheios e acessam o porto quando a maré está alta.

Itatinga

A concessão e a repotencialização da Usina Hidrelétrica de Itatinga também foram citadas como projetos estratégicos. O edital já foi publicado, avançando no processo de concessão da unidade, que integra o sistema de fornecimento de energia do porto.



O projeto prevê investimento de cerca de R\$ 500 milhões e estabelece como exigência a repotencialização da geração de energia e incentivo à produção de energia renovável

“O Porto de Santos construiu uma hidrelétrica há 110 anos. Naquele momento fazia sentido o porto investir em geração de energia; hoje, não mais. A gestão de energia deverá ser repassada ao mercado”, afirmou.

O projeto prevê investimento de cerca de R\$ 500 milhões e estabelece como exigência a repotencialização da geração de energia de 12 para 30 megawatts, além do incentivo à

produção de energia renovável, que poderá ser utilizada futuramente em navios de cruzeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TERÁ PLANO PARA ESTRUTURA DE APOIO A TRABALHADORES

Estudo da Mota-Engil vai indicar necessidade de alojamentos e possíveis impactos sobre hotelaria, saúde e educação na Baixada Santista

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



A expectativa é que a obra gere 9 mil empregos diretos e indiretos durante o período de execução, que deve começar no primeiro semestre de 2027 e se estender até 2030/2031

A empresa portuguesa Mota-Engil, responsável pela construção do túnel imerso Santos-Guarujá, deve apresentar, ainda neste ano, um plano de ação sobre a estrutura necessária para atender aos trabalhadores que serão contratados para a obra. A informação foi repassada pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, durante coletiva realizada na manhã desta

terça-feira (23), na sede da estatal. A pauta do encontro destacou os investimentos feitos e os previstos para o complexo portuário nos próximos anos.

Em relação ao estudo, a proposta é esclarecer se haverá necessidade, por exemplo, de residências temporárias para esses trabalhadores; se haverá impacto na rede hoteleira, na saúde e na educação — e, em caso positivo, qual estratégia será adotada para não sobrecarregar esses serviços.

O cenário muda caso a região disponha de mão de obra suficiente, não sendo necessário, nesse caso, contratar um número significativo de profissionais de outras localidades.

A expectativa é que a obra gere 9 mil empregos diretos e indiretos durante o período de execução, que deve começar no primeiro semestre de 2027 e se estender até 2030/2031.

Segundo Pomini, esse panorama será detalhado pela Mota-Engil nas próximas etapas do projeto. “O edital traz essas questões, junto com um cronograma que está sendo seguido. Inicialmente, é a capacitação de pessoas. Inclusive, a empresa já instalou o RH (setor de Recursos Humanos) em Santos”, disse.

O presidente da APS destacou ainda que a companhia tem experiência em obras de grande porte e citou o modelo adotado em projetos executados na África.

Um dos exemplos, segundo informações do portfólio da Mota-Engil, é o Corredor Ferroviário de Nacala, que liga as cidades moçambicanas de Nacala e Moatize, conectando um importante mina de carvão ao Porto de Nacala. Para a execução do projeto, foram construídos dois acampamentos com capacidade para cerca de 350 trabalhadores cada, com alojamentos, refeitórios e clínicas. A obra ferroviária é considerada a maior do continente africano dos últimos 50 anos.

Contudo, Pomini ressaltou que a Baixada Santista possui características distintas, com área urbana estruturada para receber trabalhadores. Nesse cenário, o mais provável durante o projeto é que parte da mão de obra seja local ou regional, podendo contar com o uso de hotéis e, eventualmente, a necessidade de construção de estruturas temporárias menores.

Quando esses estudos estiverem prontos, segundo a APS, serão apresentados à comissão constituída pelas cidades envolvidas, APS, Marinha do Brasil, Capitania dos Portos, Aeronáutica e Governo do Estado de São Paulo. “A comissão precisa aprovar o plano, porque qualquer que seja ele, terá impactos”, concluiu Anderson Pomini.

Contratações

No ano passado, a Prefeitura de Guarujá, por meio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Portuário (Sedep), chegou a abrir um processo seletivo com mil vagas para o início das obras do túnel. O órgão ficou responsável por recolher os documentos dos interessados e encaminhá-los ao departamento de recursos humanos da Mota-Engil.



A expectativa é que a obra gere 9 mil empregos diretos e indiretos durante o período de execução, que deve começar no primeiro semestre de 2027 e se estender até 2030/2031

Inicialmente, no lado de Guarujá, o canteiro de obras ficará no distrito de Vicente de Carvalho, ainda sem local definido.

No total, o túnel terá investimento de R\$ 6,8 bilhões. Com cerca de 1,5 km de

extensão, o túnel deve reduzir o tempo de travessia entre as duas cidades para cerca de cinco minutos. Atualmente, o deslocamento é feito por balsas, o que faz esse tempo variar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - SANTOS 10+: MESMO COM INVESTIMENTOS, PORTO ENFRENTARÁ CONGESTIONAMENTOS

Estudo encomendado pelo Sopesp projeta aponta gargalos em rodovias e no canal de navegação

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Pesquisa Santos 10+ foi detalhada pelo diretor-executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, e pelo presidente da entidade, Régis Prunzel

O Porto de Santos deve movimentar 291,1 milhões de toneladas em 2035, um aumento de 56% ante os 186,4 milhões registrados em 2025. Simultaneamente, os investimentos em equipamentos, instalações, acessos e logística vão conseguir ampliar a capacidade operacional do complexo marítimo dos atuais 250,62 milhões de toneladas anuais para 309,1



milhões de toneladas anuais, uma alta de 23%, deixando o cais santista próximo de seu limite. Os dados integram o estudo Santos 10+, encomendado pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e apresentado na manhã dessa terça-feira.

Representantes do Sopesp já haviam mostrado as principais informações do Santos 10+ durante o fórum Santos Export, nos últimos dias 28 e 29 de maio, em Guarujá. Mas nessa terça- -feira, foi possível uma análise mais detalhada.

O estudo destaca principalmente que, mesmo com investimentos públicos e privados, tanto na infraestrutura do Porto e de seus acessos, como na superestrutura dos terminais, o complexo marítimo ainda enfrentará problemas na movimentação de cargas, com congestionamentos no viário e um canal de navegação próximo de seu limite.

O dado mais crítico do levantamento, aliás, é o impacto do crescimento das operações sobre os acessos terrestres. Enquanto projeções tradicionais, incluindo as da concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes, a Ecovias, estimam crescimento de 20% no fluxo de caminhões ligados ao Porto até 2035, as simulações do estudo apontam aumento de até 136% no mesmo período. Na região Valongo-Saboó, onde hoje circulam cerca de 730 caminhões por hora, a projeção é de 1.431 veículos por hora até 2035. Os pontos críticos identificados são a Alemoa e o Saboó, ambos em Santos, e a região da Rua do Adubo, no distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá.

Mesmo com a realização de todas as obras de infraestrutura previstas — a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, a remodelação da Avenida Perimetral da Margem Esquerda do Porto, em Guarujá, e o túnel imerso Santos-Guarujá —, o sistema continuará pressionado. “Mesmo com as obras previstas, vamos continuar com o sistema pressionado na rede Valongo-Saboó”, afirmou Ricardo Molitzas, diretor executivo do Sopesp. Sem as duas obras principais, o diagnóstico é mais severo: “Até 2035, sem a terceira pista da Imigrantes e sem o túnel, a gente para”, disse.

O canal de navegação também se aproxima de seu limite. A média diária de navios deverá passar de 35 embarcações em 2030 — com o canal operando a 15 metros de profundidade — para 40,74 em 2035, cenário que pressupõe o aprofundamento para 17 metros e a ampliação da capacidade operacional do complexo. Segundo o relatório, o canal já se aproxima da faixa considerada internacionalmente como limiar para o início do planejamento de expansão de infraestrutura. O estudo não considerou o modal ferroviário no diagnóstico de acessos terrestres: segundo Molitzas, o novo contrato de investimentos da malha ferroviária, assinado há dois anos, já prevê soluções para os próximos dez anos.

O estudo foi desenvolvido ao longo de oito meses, com mais de 20 entrevistas, câmeras instaladas em 29 pontos de contagem de veículos por 48 horas e análise de sete grupos de carga: graneis sólidos agrícolas de exportação e importação, graneis sólidos minerais, graneis líquidos, carga geral containerizada, carga geral não containerizada e carga ro-ro. As simulações consideraram cenários com e sem as obras previstas nas áreas de Valongo-Saboó, Outeirinhos e Guarujá.

O presidente do Sopesp, Régis Prunzel, reconheceu que o debate sobre gargalos nos acessos ao porto e impactos sobre Santos, Guarujá e Cubatão remonta ao final dos anos 1980 — quatro décadas sem solução estrutural. “Nós precisamos de ações de Estado, não ações de governo. O nosso estudo é técnico e imparcial. Nós estamos sinalizando onde temos que atacar”, disse. O objetivo declarado do Santos 10+ não é propor soluções, mas apresentar diagnóstico e provocar o debate antes que os problemas se agravem. O documento está sendo distribuído a órgãos públicos federais, estaduais e municipais, e será atualizado anualmente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/06/2026

Texto será debatido somente depois das eleições, afirmou deputado

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O deputado federal Arthur Maia (União-BA) anunciou, com exclusividade ao BE News, que adiou a apresentação de seu relatório final sobre o Projeto de Lei n. 733/2025, que propõe um novo marco regulatório para o setor portuário. Segundo o parlamentar, o texto, que chegou a ser pro metido para abril, só deve ser entregue após o período eleitoral - o primeiro turno ocorrerá em 4 de outubro e, se for necessário, o segundo turno acontecerá em 25 de outubro.

Maia decidiu pelo adiamento por já perceber um maior envolvimento dos deputados com os preparativos das eleições deste ano, "o que tem levado os políticos a se ausentar de Brasília, muitas vezes votando projetos a distância". Para ele, "será melhor esperar e ter todos os parlamentares no Congresso, para que possa apresentar meu relatório, com minhas propostas para a PL 733 e, então, votarmos". O parlamentar descartou que o adiamento tenha relação com eventuais nova negociações com sindicatos laborais.

A estratégia foi debatida por Arthur Maia com o presidente da Câmara, deputado Hugo Motta (Republicanos-PB). Segundo o relator, a expectativa é que o texto seja apresentado e aprovado, ainda este ano, pelos integrantes da comissão especial criada para analisar o novo marco regulatório e, em seguida, pelo plenário da Câmara. Como resultado, o Senado, com seus novos integrantes, eleitos em outubro, deve apreciar o projeto de lei no início de 2027.

Ministério

Nesta semana, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé França, anunciou que não irá apresentar mais um texto substitutivo ao PL n. 733/2025. A decisão foi elogiada por Arthur Maia, que destacou o caráter amplo do texto que irá apresentar em seu relatório, atendendo demandas de empresários, sindicatos e autoridades.

A proposta de Maia prevê uma indenização em casos de desativação dos Órgãos Gestores de Mão de Obra (Ogmos), a criação de um Programa de Demissão Voluntária (PDV) financiado pelo setor empresarial e mecanismos de proteção social aos trabalhadores, além de manter as categorias profissionais existentes, com modelo de trabalhadores registrados e cadastrados, assegurar a validade das certificações já concedidas e reforçar o papel do Ogmo na gestão da mão de obra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - SERRA DAS ARARAS TEM PRIMEIRA ETAPA DE MODERNIZAÇÃO ENTREGUE

Trecho por onde passam 44 milhões de toneladas de carga por ano receberá R\$ 1,5 bilhão em obras; velocidade operacional deve dobrar

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O trecho da Serra das Araras foi entregue pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, pelo ministro dos Transportes, George Santoro, e pela ministra da Casa Civil, Miriam Belchior

Quatro quilômetros da nova pista de subida da Serra das Araras, na Rodovia Presidente Dutra (BR116/RJ), foram entregues nesta terça-feira (23) pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, pelo ministro dos Transportes, George Santoro, e pela ministra da Casa Civil, Miriam Belchior. O trecho modernizado inclui oito viadutos, quatro



faixas de rolamento, acostamento, iluminação completa e 14 estruturas de contenção, e a previsão é de liberação ao tráfego ainda esta semana.

**A IDEIA AQUI É A SEGURANÇA. OLHAR AS
PESSOAS QUE VÃO PASSAR TODOS OS
DIAS E NÃO SÓ A MELHORA DA ECONOMIA
COMO UM TODO”**

GEORGE SANTORO
ministro dos Transportes

A Serra das Araras é um dos principais corredores logísticos do país. Segundo os Ministérios da Casa Civil e dos Transportes, cerca de 44 milhões de toneladas de carga cruzam o trecho a cada ano, volume associado ao escoamento de mercadorias produzidas por regiões responsáveis por cerca de 50% do PIB nacional. Pelos 16 km de extensão da serra passam mensalmente cerca de 390 mil veículos, dos quais 36% são caminhões de carga.

A modernização completa do corredor está orçada em R\$ 1,5 bilhão, investidos pela RioSP, empresa do grupo Motiva, no âmbito do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), por meio de concessão. De acordo com o Ministério dos Transportes, as obras atingiram 70% de execução. O cronograma também foi antecipado: a conclusão, originalmente prevista para 2029, passou para o primeiro semestre de 2027.

Quando o projeto estiver concluído, a rodovia contará com 16 km de pistas novas, 24 viadutos, duas rampas de escape e quatro faixas de rolamento em cada sentido. O limite de velocidade operacional no trecho passará dos atuais 40 km/h para 80 km/h. Segundo o Ministério dos Transportes, a mudança deve reduzir o tempo de viagem em até 25% no sentido São Paulo e em até 50% no sentido Rio de Janeiro.

Lula acredita que a obra tem potencial de atrair investimentos para o estado. “A melhoria da Serra das Araras será um cartão de visitas para o Rio de Janeiro. Muitas empresas, de diferentes atividades econômicas, vão querer se aproximar do estado e produzir aqui. O resultado dessa obra será mais desenvolvimento, mais empresas instaladas e mais empregos de qualidade para o povo fluminense”, afirmou.

Para o ministro dos Transportes, o projeto responde a um problema crônico de segurança viária. “Esse projeto resolve um problema de uma rodovia que fica mais de 40 dias do ano fechada — se somadas todas as interrupções que acontecem nela todos os dias — por conta de sinistros. A ideia aqui é a segurança. Olhar as pessoas que vão passar todos os dias e não só a melhora da economia como um todo, mas principalmente a segurança viária”, afirmou Santoro.

O ministro também reconheceu os ganhos para a logística. “Claro que a obra também traz ganhos importantes para a logística e para a economia do país, porém o foco é proteger vidas”, completou.

Execução da obra

Os serviços tiveram início em abril de 2024. Segundo o Ministério dos Transportes, a velocidade atual de execução indica que o prazo antecipado — dois anos antes do contrato original — será cumprido. A aceleração do cronograma está sendo acompanhada pela pasta como referência para o modelo de concessão adotado no trecho.

A obra também gerou empregos na região. A pasta informa que cerca de 2,2 mil pessoas trabalham diretamente na construção do empreendimento.

O Ministério situa a modernização da Serra das Araras dentro de um ciclo mais amplo de investimentos no Rio de Janeiro. Segundo a pasta, o estado acumula mais de R\$ 50 bilhões contratados em rodovias e ferrovias, valor que deve chegar a R\$ 70 bilhões até o final do ano. Entre as entregas já realizadas pelas concessionárias que operam no estado constam mais de 2 mil metros

de duplicação, dois Pontos de Parada e Descanso (PPDs) para caminhoneiros, 412 mil km de pintura de faixas, 91 mil metros de drenagem superficial recuperada e 7 mil toneladas de resíduos removidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS - AEROPORTO DE CAXIAS DO SUL PASSA À INFRAERO E TERÁ R\$ 23 MILHÕES EM OBRAS

Investimentos buscam adequar a infraestrutura do terminal, hoje limitado por medida cautelar da Anac, e abrir espaço para expansão das operações

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



/Atualmente, o Aeroporto de Caxias do Sul recebe voos das companhias Azul, Gol e Latam para São Paulo. No ano passado, o terminal movimentou cerca de 344 mil passageiros

Cantergiani, em Caxias do Sul (RS), para a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). A transferência atende a uma demanda histórica do município e permitirá que a Infraero assuma a gestão do terminal, conduzindo investimentos e adequações necessárias para ampliar a segurança operacional, aumentar a capacidade do aeroporto e melhorar a experiência dos passageiros.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou nesta terça-feira (23) da cerimônia de transferência da outorga do Aeroporto Regional Hugo

Durante a cerimônia, o ministro destacou que a medida reforça o compromisso do Governo Federal com a aviação regional e com o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul.

“Há pouco mais de dois anos, enfrentávamos juntos um dos maiores desafios da aviação brasileira, trabalhando para restabelecer as operações aéreas e garantir a conexão do estado com o restante do país. Hoje, vemos os resultados desse esforço coletivo. A transferência do Aeroporto de Caxias do Sul para a Infraero fortalece a infraestrutura aeroportuária da Serra Gaúcha e abre caminho para novos investimentos, mais eficiência operacional e melhores condições de atendimento aos passageiros”, destacou Tomé Franca.

O diretor de administração da Infraero, Aparecido Silva, destacou a mudança de papel da empresa que volta, agora, seus trabalhos para os aeroportos regionais. “Somos uma empresa que tem mais de 50 anos de experiência no mercado. Tudo que tem de melhor sobre aviação e administração aeroportuária foi a Infraero quem conduziu. Somos pioneiros, e vamos aplicar todo o nosso conhecimento no Aeroporto de Caixas do Sul”, declarou.



Atualmente, o aeroporto recebe voos das companhias Azul, Gol e Latam para São Paulo. Em 2025, o terminal movimentou cerca de 344 mil passageiros. O recorde foi registrado em 2024, quando mais de 450 mil pessoas utilizaram o aeroporto.

Durante a cerimônia, o ministro destacou que a medida reforça o compromisso do Governo Federal com a aviação regional e com o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul

A Infraero já definiu um pacote de investimentos de R\$ 23 milhões para adequar a infraestrutura do aeroporto e solucionar res trições operacionais apontadas

pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Entre as intervenções previstas estão obras na área de segurança operacional, recuperação e adequação da faixa de pista, melhorias na sinalização horizontal e no balizamento luminoso, além da construção e recuperação de barreiras de proteção.

As melhorias são consideradas estratégicas para permitir a ampliação da operação do terminal. Atualmente, uma medida cautelar limita o aeroporto a 42 movimentos semanais devido a não conformidades de infraestrutura. Segundo estudos técnicos, a restrição reduz em cerca de 14% o número potencial de voos e representa uma perda estimada de mais de 32 mil passageiros por ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

ENERGIA - ANEEL VAI APRIMORAR REGRA SOBRE RENDIMENTO DE DISTRIBUIDORAS

Agência abriu discussão com setor para tornar mais eficiente a metodologia de repasse aos consumidores do ganho de produtividade

Do Estadão Conteúdo



A Aneel quer debater o componente que possibilita repartir com os consumidores os ganhos de produtividade das concessionárias de energia

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) deu início às discussões com o setor para aprimorar a metodologia do componente que possibilita “repartir” com os consumidores os ganhos de produtividade das concessionárias de energia. Tecnicamente esse item é chamado de “Fator X”, índice fixado pelo regulador e utilizado nos reajustes tarifários subsequentes.

Uma reunião com as distribuidoras foi realizada na segunda-feira, e, nesta quinta-feira, haverá uma reunião com as associações de consumidores. Uma consulta pública sobre a nova proposta será aberta. Consumidores, distribuidoras,

especialistas e demais interessados poderão contribuir para o aperfeiçoamento da metodologia, antes da deliberação final da Agência.

O diretor-geral, Sandoval Feitosa, já autorizou a distribuição extraordinária do processo. A relatoria está com o diretor Gentil No gueira. Uma Análise de Resultado Regulatório (ARR) sobre o “Fator X” analisa todo o histórico da aplicação da metodologia, com as mudanças e os resultados gerados.

A lógica de repassar aos consumidores o ganho de produtividade não muda. A Aneel, entretanto, quer mais eficiência nesse processo. No segmento de distribuição, estão ocorrendo grandes investimentos em modernização e resiliência do sistema elétrico. Isso tudo reflete diretamente no desempenho das distribuidoras. Por outro lado, o mercado está crescendo menos com a rápida expansão da Micro e Minigeração Distribuída (MMGD). Ou seja, consumidores com geração própria e localizada.

Um dos pontos da nova proposta em discussão é que os ganhos de produtividade da atividade de distribuição sejam calculados por 50% da chamada Produtividade Total dos Fatores (PTF) do segmento de distribuição nos últimos 6 anos e 50% da PTF da distribuidora sob análise nos últimos 6 anos. Ou seja, uma análise mais global e outra individual.

Se essa “PTF individual” passar a ser considerada, o modelo tem maior capacidade de capturar as diferenças entre as empresas. Em paralelo, é estimado que as tarifas da chamada Parcela B (custos administrados pela distribuidora) podem variar mais nos reajustes tarifários.



“Entre os principais objetivos da proposta estão o fortalecimento da segurança jurídica, o aperfeiçoamento da governança dos dados regulatórios, a ampliação da transparência metodológica e a preservação do equilíbrio entre eficiência econômica, qualidade do serviço e modicidade tarifária”, declarou a Aneel, em nota.

Em janeiro, a Aneel já aprimorou as regras para vincular a tarifa paga mensalmente pelos consumidores e a satisfação com o serviço prestado pelas distribuidoras. A partir de 1º de janeiro de 2027, a satisfação do consumidor passará a ter maior peso no “fator X”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

ENERGIA - AGÊNCIA APROVA MINUTA DE EDITAL DE LEILÃO

Do Estadão Conteúdo

A diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou nesta segunda-feira, 22, a minuta do edital do próximo leilão de transmissão de energia (nº 4 de 2026) com a exclusão do subote referente à interligação entre Brasil e Bolívia.

Durante as contribuições, foram apontadas “incertezas relevantes” quanto ao acordo internacional entre os dois países, bem como ausência de modelagem do sistema boliviano e indefinição de cronograma.

O acordo internacional, até o presente momento, não foi ratificado pelos poderes legislativos do Brasil e da Bolívia. O leilão é amplo e foi estruturado em 9 lotes, com subdivisão do Lote 4. Com a aprovação de hoje, a Aneel encaminhará a minuta do edital ao Tribunal de Contas da União (TCU). A Corte de Contas avalia nesta semana, inclusive, o processo de acompanhamento do primeiro leilão de transmissão realizado em 2026.

Para o próximo certame, há estimativa de investimentos na ordem de R\$ 8,9 bilhões, com a expansão e reforço da rede básica do Sistema Interligado Nacional (SIN). O certame prevê a implantação de cerca de 1.866 km em linhas de transmissão e capacidade adicional de transformação da ordem de 13.564 megavolt-ampères (MVA).

A agência também decidiu nesta terça-feira recomendar ao Ministério de Minas e Energia (MME) a prorrogação das concessões das usinas hidrelétricas Nova Ponte e Theodomiro Carneiro Santiago (antiga Emborcação), outorgadas à Cemig Geração e Transmissão (Cemig GT).

A prorrogação será feita com base na Lei nº 12.783/2013, que fixa que o governo pode prorrogar ou licitar os empreendimentos de geração de energia elétrica de usinas hidrelétricas com capacidade instalada superior a 50.000 kW (cinquenta mil quilowatts), outorgados antes de 11 de dezembro de 2003.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - CAMEX APROVA COTA PARA IMPORTAÇÃO DE ELÉTRICOS COM ALÍQUOTA ZERO

Medida tem validade por mais seis meses a partir de 1º de julho. Apesar disso, cronograma de elevação do imposto está mantido

Do Estadão Conteúdo

A Câmara de Comércio Exterior (Camex) aprovou nesta terça-feira, 23, uma nova cota de importação com alíquota zero para veículos eletrificados desmontados (CKD) e semidesmontados (SKD), no valor total de US\$ 463 milhões. A medida tem validade por mais seis meses a partir de 1º de julho.

O volume autorizado é o mesmo que vigorou até janeiro deste ano, quando expirou o mecanismo anterior. Os regimes CKD e SKD permitem a importação de veículos desmontados ou semidesmontados para montagem final no País.



A nova cota de importação com alíquota zero para veículos eletrificados desmontados (CKD) e semidesmontados (SKD) tem valor total de US\$ 463 milhões

O governo deixou expirar, em 31 de janeiro, as cotas que permitiam a importação com alíquota zero de veículos híbridos e elétricos desmontados e semidesmontados destinados à finalização da produção no Brasil.

Apesar da nova cota, o Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) manteve o cronograma de elevação do imposto de importação para veículos eletrificados. Com isso, os veículos semidesmontados (SKD) passam a recolher tarifa de 35% a partir de julho. Para os veículos desmontados (CKD), a alíquota permanece em 14% até o fim de 2026 e sobe para 35% em janeiro de 2027.

Acima do limite da cota, permanecem válidas as alíquotas previstas no cronograma. A importação de veículos eletrificados totalmente montados não foi contemplada pelo benefício.

Preocupação

A Anfavea, associação das montadoras, manifestou “grande preocupação” com a decisão da Camex que restabeleceu as cotas de importação de automóveis híbridos e elétricos que têm a produção finalizada no Brasil. A medida favorece a BYD, que importa da China carros parcialmente montados para produção final na fábrica de Camaçari, na Bahia.

“A decisão, tomada sem consulta ao setor produtivo, altera de forma intempestiva uma política definida pelo próprio Governo Federal, que teve como objetivo combinar a expansão da eletromobidade no Brasil com a atração de investimentos produtivos de longo prazo para o país”, escreveu a Anfavea na nota em que lamenta a decisão da Camex.

Ao prolongar benefícios que haviam sido criados como temporários, emenda a Anfavea, o governo coloca em xeque a confiança de empresas que ajustaram seus planos de investimentos contando com as regras pactuadas.

A decisão, conforme a Anfavea, contraria a sinalização que orientou R\$ 140 bilhões em investimentos anunciados sob as regras vigentes e gera insegurança para empresas que estruturaram projetos considerando o cronograma estabelecido pelo próprio governo.

“O que está em debate, com essa decisão, não é a transição energética, que já está em curso e não vai parar. O que está em debate é qual modelo de desenvolvimento o país pretende incentivar para a nova mobilidade e qual espaço será reservado à produção nacional nesse processo.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - TARIFAÇÃO: FLÁVIO ESTARÁ EM AUDIÊNCIA

Senador se inscreve em evento nos EUA que vai debater novas taxas ao Brasil

Do Estadão Conteúdo

O senador e pré-candidato à presidência da República pelo PL, Flávio Bolsonaro (RJ), informou que se inscreveu para participar de uma audiência pública promovida pelo governo dos Estados Unidos para “defender o Brasil” da proposta de aplicação de uma tarifa adicional de 25% sobre produtos brasileiros.



A assessoria de Flávio divulgou nesta terça-feira, 23, um requerimento oficial de inscrição feito pelo senador ao Escritório de Comércio dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês) para um depoimento oral em inglês e pessoalmente como testemunha, por cinco minutos.

No documento, ele se identifica como senador da oposição e pré-candidato à presidência da República e diz ter se encontrado pessoalmente com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, e com outras autoridades americanas.

Ele afirma no documento que pedirá a suspensão da proposta de tarifa e solicita a abertura de uma negociação bilateral. Ele também afirma que a ação beneficiaria o próprio governo brasileiro e recairia sobre os exportadores brasileiros, os importadores americanos, os consumidores americanos e a oposição brasileira.

Na rede social X, o parlamentar também confirmou o pedido. “Vou defender os interesses do povo brasileiro! Vou fazer a minha parte para evitar que empresas brasileiras sejam ainda mais taxadas do que já são com o governo Lula”, escreveu o pré-candidato.

A audiência pública será realizada em 6 de julho pelo USTR. Terminou na segunda-feira, 22, o prazo para o envio de solicitações de comparecimento à audiência pública, com resumo do depoimento. O prazo para a definição das medidas termina em 15 de julho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

FINANÇAS – VENDAS DO VAREJO TÊM MAIOR QUEDA EM UM MÊS DE MAIO DESDE 2021

Recuo foi de 3,6% em termos reais na comparação com o mesmo período do ano passado, segundo o ICVA

Do Estadão Conteúdo

De acordo com o levantamento, materiais de construção lideraram a queda no consumo do segmento de bens duráveis e semiduráveis

As vendas do varejo brasileiro recuaram 3,6% em termos reais em maio ante igual mês do ano passado, segundo o Índice Cielo do Varejo Ampliado (ICVA). A queda, já descontada a inflação, representa o maior declínio para um mês de maio desde 2021, período ainda marcado pelos efeitos da pandemia de covid-19.

Segundo a Cielo, o resultado reflete um ambiente de maior cautela das famílias, pressionadas por juros elevados, renda comprometida e inflação concentrada em itens essenciais. A baixa também foi a mais intensa desde março de 2025, quando o índice havia registrado retração de 3,8%.

A empresa também atribui parte do desempenho a um efeito calendário menos favorável em relação a maio do ano passado. Em 2025, uma quinta-feira adicional coincidiu com o feriado do Dia do Trabalhador e favoreceu emendas e gastos ligados ao lazer. Além disso, o Dia das Mães criou uma base de comparação mais exigente.

“Maio confirmou um consumidor mais racional e seletivo. Com o orçamento mais pressionado, as famílias estão priorizando despesas essenciais e buscando mais preço e promoção antes de decidir a compra”, afirmou o vice-presidente de Tecnologia e Negócios da Cielo, Carlos Alves.

Recorte

O enfraquecimento do consumo atingiu todas as regiões do País. O Centro-Oeste apresentou o pior desempenho, com queda de 4,9%, seguido pelo Sudeste, que recuou 4,7%. No Nordeste, as vendas caíram 3,1%, enquanto Norte e Sul registraram baixas de 2,4% e 1,9%, respectivamente.



Entre os Estados, Goiás teve a maior retração do País, de 6,7%, seguido por São Paulo (-5,4%), Pernambuco (-5,2%), Rio de Janeiro (-4,7%) e Roraima (-4,5%). Na outra ponta, o Amapá liderou o desempenho nacional, com crescimento de 3,1%, acompanhado por Sergipe, com alta de 0,9%.

Entre os macrossetores, o setor de Serviços foi o mais afetado em maio, com retração de 8,9%. Segundo a Cielo, Turismo e Transporte respondeu pela maior contribuição negativa, em meio à alta acumulada das passagens aéreas e à maior seletividade dos consumidores. O segmento de Alimentação, Bares e Restaurantes também pesou sobre o resultado.

Em Bens Duráveis e Semiduráveis, Materiais para Construção liderou as contribuições negativas, seguido por Vestuário e Artigos Esportivos. Já em Bens Não Duráveis, os principais impactos vieram de Drogarias e Farmácias e de Supermercados e Hipermercados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

FINANÇAS - DÓLAR SOBE 0,89% E FECHA A R\$ 5,18

Foi o maior valor de fechamento desde o dia 30 de março. No mês, a divisa avança 2,87%

Do Estadão Conteúdo

O dólar exibiu alta firme nesta terça-feira, 23, e se aproximou do nível de R\$5,20, em sessão bastante negativa para divisas emergentes. A aversão ao risco externo em dia de tombo das ações de tecnologia e a expectativa por dados de inflação nos EUA nesta semana, que podem reforçar apostas em alta de juros pelo Federal Reserve, levaram investidores a buscar abrigo na moeda americana.

Por aqui, a divulgação da ata do Comitê de Política Monetária (Copom) desfez parte do desconforto gerado pelo comunicado na semana passada, mas deixou explícito o aumento de incerteza sobre a trajetória da política monetária, com perspectiva de pausa e retomada do processo de calibração da taxa Selic.

Operadores afirmam que o diferencial de juros seguirá elevado mesmo em caso de novo corte do juro básico, mas alertam para a menor atratividade do carry trade em razão do aumento da volatilidade.

Em alta desde a abertura dos negócios e com máxima de 5,1915, à tarde, o dólar à vista encerrou o pregão em alta de 0,89%, a R\$ 5,1874 - maior valor de fechamento desde 30 de março (R\$ 5,2478). A moeda americana avança 2,87% 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 5,49%.

Ibovespa

Após mínima aos 168.495,17 pontos (-1,1%) pela manhã desta terça, quando seguia a toada negativa do exterior, e máxima aos 171.720,29 pontos (+0,79%) à tarde, o Ibovespa, o dia encerrou aos 171.258,87 pontos, com alta de 0,52%.

O giro financeiro, contudo, seguiu limitado a R\$ 21,3 bilhões. O índice da B3 acumula valorização de 1,74% na semana e de 6,29% no ano, embora recue 1,46% em junho.

Para o especialista em renda variável Patrick Buss, da Manchester Investimentos, não houve nenhum aspecto fundamentalista que tenha embasado a virada de sinal do Ibovespa no início da tarde. “Esse tipo de oscilação é bastante comum enquanto o mercado espera o que vai acontecer entre Estados Unidos e Irã”, comenta Buss.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

PAPO DE COMPLIANCE - NR-1: QUANDO A GESTÃO DE RISCOS PASSA A OLHAR PARA AS PESSOAS



SELMA CULTURATI VASQUEZ

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

Talvez essa seja a principal contribuição da NR-1: lembrar que empresas não são compostas apenas por patrimônio econômico-financeiro, contratos, processos, tecnologia ou indicadores. São formadas por pessoas que tomam decisões, resolvem problemas, constroem relacionamentos e transformam estratégias em resultados.

Com o objetivo de monitorar riscos, algumas organizações acompanham indicadores financeiros diariamente. Outras, dedicam atenção especial aos aspectos regulatórios, tributários, operacionais ou reputacionais. Em comum, existe a compreensão de que problemas identificados antecipadamente custam menos do que aqueles ignorados.

Durante muito tempo, porém, um dos fatores mais relevantes para a sustentabilidade dos negócios permaneceu fora desse radar: o impacto que o ambiente de trabalho exerce sobre as pessoas. Historicamente, a atenção das empresas esteve voltada à saúde física, à ergonomia e à prevenção de acidentes. Os assuntos relacionados ao bem-estar psicossocial nem sempre receberam o mesmo nível de atenção.

A recente atualização da Norma Regulamentadora nº 1 (NR-1) traz esse tema para o centro da discussão. Ao incluir os fatores psicossociais no gerenciamento dos riscos ocupacionais, a norma amplia o campo de observação das empresas e convida as lideranças a refletirem sobre um aspecto frequentemente invisível ao olhar da gestão.

A discussão vai além da saúde mental. Trata-se de compreender que decisões relacionadas a metas, fluxos de trabalho, comunicação interna, liderança, distribuição de responsabilidades e dinâmica das equipes produzem impactos que ultrapassam os resultados imediatos. São escolhas que influenciam comportamentos, afetam o engajamento, moldam a cultura organizacional e podem gerar consequências positivas ou negativas para o negócio.

Essa percepção encontra respaldo em estudos recentes. No artigo O Impacto da Saúde Mental dos Colaboradores no Ambiente de Trabalho, Barbosa, Mendonça e Ferreira (2024) observam que fatores ligados ao clima organizacional, às relações interpessoais e às condições de trabalho exercem influência significativa sobre os níveis de estresse, o bem-estar e o desempenho profissional. Em outras palavras, a forma como uma organização é gerida pode contribuir tanto para ambientes saudáveis quanto para situações de desgaste emocional.

Sob essa perspectiva, torna-se insuficiente atribuir exclusivamente ao colaborador a responsabilidade por lidar com pressões constantes ou contextos adversos. Isso não significa ignorar a responsabilidade individual sobre a própria saúde e desenvolvimento, mas reconhecer que existe uma relação direta entre ambiente e comportamento. Pessoas trabalham dentro de sistemas, e sistemas também produzem resultados humanos.

É justamente nesse ponto que a NR-1 introduz uma reflexão relevante para a gestão empresarial. Ao incorporar os fatores psicossociais ao Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO), a norma sinaliza que questões relacionadas ao ambiente de trabalho devem ser observadas com o mesmo rigor dedicado aos demais riscos corporativos. Não porque todo desconforto represente uma infração, mas porque determinados padrões, quando ignorados, podem gerar impactos significativos para as pessoas e para os resultados da organização.



Os reflexos costumam aparecer de diversas formas: aumento de afastamentos, rotatividade elevada, perda de produtividade, retrabalho, conflitos recorrentes, dificuldades de retenção de talentos, falhas operacionais e desgaste reputacional.

Por isso, o tema deixa de pertencer exclusivamente à área de Recursos Humanos e passa a dialogar diretamente com governança corporativa, compliance e gestão de riscos.

A pergunta deixa de ser apenas “como apoiar colaboradores que enfrentam dificuldades?” e passa a incluir outra questão igualmente relevante: “quais características do nosso modelo de gestão podem estar contribuindo para essas dificuldades?”.

Essa mudança de perspectiva já vinha sendo observada em organizações de referência ao redor do mundo. Um dos exemplos mais conhecidos é o da Johnson & Johnson. Desde a década de 1970, a empresa desenvolve programas estruturados voltados à promoção da saúde e do bem-estar de seus colaboradores. Estudos relacionados a essas iniciativas apontaram benefícios tanto para os profissionais quanto para a organização, incluindo redução de fatores de risco à saúde e melhor utilização dos recursos destinados à assistência médica.

O aspecto mais interessante desse caso não está nos indicadores, mas na lógica que o fundamenta. A empresa incorporou saúde e bem-estar à sua estratégia corporativa, demonstrando que o desenvolvimento sustentável de uma organização depende também da qualidade das condições oferecidas às pessoas que fazem parte dela.

Essa linha de raciocínio aproxima a NR-1 de um princípio amplamente conhecido nas áreas de governança e compliance: prevenir é mais eficiente do que remediar.

Sob esse olhar, a atualização da norma não deve ser vista apenas como uma exigência regulatória adicional. Ela representa uma oportunidade para ampliar a capacidade das organizações de identificar riscos que, embora nem sempre apareçam nos controles tradicionais, podem comprometer a continuidade dos negócios no longo prazo.

Talvez essa seja a principal contribuição da NR-1: lembrar que empresas não são compostas apenas por patrimônio econômico-financeiro, contratos, processos, tecnologia ou indicadores. São formadas por pessoas que tomam decisões, resolvem problemas, constroem relacionamentos e transformam estratégias em resultados.

Compreender os fatores que influenciam a experiência dessas pessoas passou a ser uma questão de gestão, que, em sua essência, sempre foi a habilidade de antecipar desafios, mitigar riscos e criar condições para que pessoas e organizações prosperem de forma saudável e sustentável.

Contato pelo e-mail: compliance@grupobrasilexport.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

JUSTIÇA - PF FAZ OPERAÇÃO CONTRA DIGIMAI, BANCO DO BISPO EDIR MACEDO

Polícia Federal cumpre buscas na instituição e Justiça determina o bloqueio de R\$ 670 milhões ligados a suspeitos de fraudes financeiras

Do Estadão Conteúdo

A Polícia Federal deflagrou nesta terça-feira, 23, a Operação Miragem, contra supostas fraudes no Banco Digimais. A Justiça autorizou o bloqueio de R\$ 670 milhões contra investigados, como é o caso do líder da Igreja Universal, Edir Macedo, dono do banco.

A suspeita é de que o banco tenha usado fundos de investimentos para maquiar um rombo bilionário. Entre os alvos das buscas, estão dirigentes do Digimais, como é o caso do bispo João Urbaneja, homem de confiança de Edir Macedo, e seu filho, Thiago Urbaneja.



A suspeita é de que o banco de Edir Macedo tenha usado fundos de investimentos para maquiar um rombo bilionário

Os executivos do banco Marcelo de Lima Brasil, João Alves de Campos e Rodrigo Ruggero também foram alvos de buscas. O bispo Edir Macedo não foi alvo de buscas por residir fora do Brasil.

A Polícia Federal afirma que após Edir Macedo assumir o controle do banco, ele passou a focar em crédito consignado e financiamento de veículos. Houve, segundo a PF, um

breve período de crescimento e depois uma “severa” deterioração, com prejuízos expressivos.

Entre 2023 e 2024, então, o banco passou a emitir Certificados de Depósito Bancário (CDBs) com taxas superiores a 110% do CDI. Segundo a PF, a emissão dos CDBs atrelada à “posterior decretação de liquidação extrajudicial do Banco Master em novembro de 2025, evidenciou uma exposição de aproximadamente R\$ 600 milhões do Banco Digimais a carteiras de crédito da instituição”.

De acordo com investigadores, o banco passou a fazer “sistemática superavaliação” de ativos inseridos nos fundos administrados pela corretora ID.

Essa manobra, de acordo com a PF, teve o “o escopo de inflar artificialmente o patrimônio do Banco Digimais para viabilizar a emissão desproporcional de títulos de captação consubstancia fortes evidências da prática de gestão fraudulenta e de inserção de dados falsos em demonstrativos contábeis”.

Tática Master

A Polícia Federal acusa o Banco Digimais de ter replicado a tática usada pelo Banco Master, aproveitando da confiança dos depositantes na proteção institucional proporcionada pelo Fundo Garantidor de Crédito (FGC).

De acordo com os policiais responsáveis pela investigação sobre o banco do bispo Edir Macedo, o desdobramento das operações financeiras sob investigação culmina na proposta de alienação do controle societário do Banco Digimais ao Banco BTG Pactual. Trata-se, segundo os federais, de “uma transação de mercado que, segundo informações oriundas de fontes abertas, encontra-se estritamente condicionada à injeção estrutural de recursos por parte do FGC”.

A necessidade de aporte para concretizar a venda seria de R\$ 7 bilhões, montante que seria destinado a cobrir o déficit do Digimais. Para os federais, isso significa que o prejuízo seria repassado em larga medida ao FGC, evidenciando a “concretização da transferência do risco inerente à atividade bancária, uma vez que permite aos operadores e administradores do Banco Digimais eximirem-se da obrigação de suportar o passivo resultante das suas condutas de gestão, consolidando a terceirização do ônus financeiro para a referida entidade garantidora”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

JUSTIÇA - INFLUENCERS MIRINS: CNJ APROVA REGRA

Conselho Nacional de Justiça regulamenta participação de menores em plataformas digitais

Do Estadão Conteúdo

O Conselho Nacional de Justiça (CNJ) aprovou nesta terça-feira, 23, resolução que regulamenta a atuação de influenciadores mirins. Na semana passada, o Ministério Público do Trabalho (MPT) se posicionou contra a permissão para crianças atuarem com publicidade. O CNJ, porém, manteve a

regulamentação para esta área. A Constituição proíbe trabalho a menores de 16 anos, salvo na condição de aprendiz.

A exceção à regra vem da Convenção 138 da Organização Internacional do Trabalho, que permite a atividade artística para crianças e adolescentes. É com base nessa exceção que o CNJ regulamenta a participação de menores em plataformas digitais e é também onde reside o ponto central da controvérsia com o MPT.

Para o órgão trabalhista, a produção de conteúdo com fins de monetização, a captação de patrocínios e a veiculação de publicidade não se enquadram como atividade artística. O MPT argumentou que o simples uso de recursos audiovisuais não converte uma atividade econômica em artística e que, portanto, alvarás para esse fim legitimariam o trabalho infantil digital.

De acordo com a conselheira Kátia Magalhães Arruda, “o alvará não é para permitir que a criança faça publicidade”. Ele funcionaria para monitorar a atividade artística desenvolvida pelos menores que, por ora, pode ter publicidades veiculadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

JUSTIÇA - JUSTIÇA AMERICANA NEGA JULGAMENTO À REVELIA DE MORAES E ACEITA AGU

Advocacia-Geral da União vai poder defender o ministro em processo movido pela Rumble e pela Trump Media nos EUA

Do Estadão Conteúdo

A Justiça Federal da Flórida aceitou que o Brasil participe formalmente da ação para defender Moraes na condição de ministro do STF



A Justiça Federal da Flórida autorizou nesta terça-feira, 23, a entrada do Brasil, representada pela Advocacia-Geral da União (AGU), no processo movido por Rumble e Trump Media contra o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF). Na mesma decisão, a Corte negou, por ora, o pedido das empresas para reconhecer formalmente a revelia do magistrado, isto é, o reconhecimento processual de que ele não respondeu à ação no prazo.

A decisão representa uma vitória processual inicial para Moraes. A Corte adiou a análise do pedido brasileiro para extinguir o processo e determinou que Rumble e Trump Media apresentem resposta em até 14 dias.

Na prática, o tribunal aceitou que o Brasil participe formalmente da ação para defender Moraes na condição de ministro do STF.

A atuação da AGU no caso começou em junho, quando o órgão pediu à Justiça americana autorização para intervir no processo e requereu a extinção da ação. A tese central é que Rumble e Trump Media processaram Moraes por atos praticados na condição de ministro do STF, e não como particular. Por isso, o Brasil sustenta que é o verdadeiro interessado na controvérsia e que a Justiça dos Estados Unidos não deve avançar sobre decisões judiciais brasileiras.

Ao mesmo tempo, a Justiça Federal da Flórida suspendeu a ordem anterior que determinava às empresas buscar o reconhecimento formal de revelia caso Moraes não respondesse à ação no prazo.



A discussão sobre a revelia começou após a Justiça da Flórida autorizar, em maio, que Moraes fosse citado por e-mail, depois de tentativas frustradas de citação. Na ocasião, a Corte determinou que as empresas notificassem o ministro em até 30 dias e, caso ele não respondesse no prazo, pedissem o reconhecimento formal de revelia.

As empresas apresentaram comprovante de citação em 5 de junho, indicando que Moraes havia sido notificado por e-mail em 24 de maio. Na sequência, Rumble e Trump Media pediram que a secretaria da Corte reconhecesse a revelia do ministro.

A decisão desta terça-feira, porém, suspendeu a ordem anterior que determinava às empresas buscar esse reconhecimento e negou o pedido “sem prejuízo”, o que permite às companhias renovar a solicitação após a análise do pedido brasileiro de extinção da ação, se ainda for cabível.

A ação

A ação foi apresentada em 2025 por Rumble e Trump Media contra Moraes. As companhias buscam uma declaração da Justiça americana de que ordens atribuídas ao ministro para suspensão de contas em plataformas digitais não podem ser executadas nos Estados Unidos.

As empresas alegam que as determinações violariam a Primeira Emenda da Constituição americana, a legislação dos Estados Unidos sobre plataformas digitais e regras de proteção de dados. A defesa das empresas também sustenta que as ordens seriam contrárias à política pública americana e à legislação da Flórida sobre reconhecimento de decisões estrangeiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

JUSTIÇA - JURISTAS DIZEM QUE GILMAR VIOLA LOMAN

Críticas do ministro a colegas do STF ferem a Lei Orgânica da Magistratura Nacional

Do Estadão Conteúdo

As declarações do ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), no Roda Viva, da TV Cultura, ultrapassaram os limites impostos a magistrados pela Lei Orgânica da Magistratura Nacional (Loman), na avaliação de juristas ouvidos pelo Estadão.

A norma veda a juízes comentar publicamente processos pendentes de julgamento ou fazer juízo depreciativo sobre decisões judiciais. Na entrevista, Gilmar criticou a atuação de André Mendonça no caso Banco Master, questionou o momento escolhido por Edson Fachin para propor um código de ética no STF e afirmou que a Corte não deve manter a decisão de Kassio Nunes Marques que suspendeu uma pesquisa da AtlasIntel no Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

O ponto central da regra é preservar a imparcialidade e a aparência de neutralidade dos magistrados diante de casos ainda em andamento. Pela Loman, manifestações sobre processos e decisões de colegas só são admitidas em situações específicas, como dentro do próprio processo, em obras técnicas ou no exercício do magistério.

“Em síntese, no caso, o ministro Gilmar Mendes violou a Loman e a ética. Dupla infração. Na sua entrevista, colocou ainda sob suspeita de nulidade os atos praticados pelo relator Mendonça”, avalia o jurista e ex-desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo Wálter Maierovitch.

Para Luiz Gomes Esteves, professor do Insper, manifestações desse tipo podem indicar uma inclinação em favor de uma das partes. “Esses comentários são impróprios para um magistrado”, afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

JUSTIÇA – OPINIÃO – DIREITO – CONVENÇÃO Nº 193 DA OIT E A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS: O ESTABELECIMENTO DE UM PATAMAR INTERNACIONAL



DANIEL REIS

Advogado da Advocacia Ruy de Mello, atuando nas áreas Trabalhista Sindical, Coletiva e Portuária.

Pós-graduando em Direito e Processo do Trabalho.

opinioao@portalbenews.com.br

Convenção nº 193 da OIT e a regulamentação do trabalho em plataformas digitais: o estabelecimento de um patamar internacional mínimo de direitos e garantias

A Convenção também prevê maior transparência e regularidade no pagamento da remuneração, assegura o acesso à proteção social e determina que, nas hipóteses em que houver reconhecimento de vínculo empregatício, seja observado o salário mínimo aplicável e assegurada a compensação das despesas necessárias à execução do trabalho.

Em continuidade à brilhante contribuição de meu colega Thiago Benito Robles, publicada na edição de 17/06/2026, sob o título “A negociação coletiva como caminho para o futuro do trabalho”, abordarei, de forma sucinta, a recente aprovação da Convenção nº 193 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ocorrida em 12 de junho de 2026, e suas principais disposições.

Trata-se da primeira norma internacional destinada especificamente à promoção do trabalho decente na economia de plataformas digitais, abrangendo atividades como transporte individual de passageiros, entregas por aplicativos e serviços prestados integralmente em ambiente digital. O texto foi adotado em Genebra por ampla maioria, com 406 votos favoráveis e apenas oito contrários.

Logo em seu Artigo 1º, a Convenção estabelece conceitos fundamentais para sua aplicação, definindo, entre outros, as expressões “plataformas digitais de trabalho”, “trabalhador em plataformas digitais”, “intermediários” e “remuneração” ou “pagamento”. Na sequência, o Artigo 2º esclarece que sua proteção alcança trabalhadores inseridos tanto na economia formal quanto na informal.

Entre os principais avanços promovidos pelo instrumento internacional, destaca-se a reafirmação, em seu Artigo 3º, dos direitos fundamentais aplicáveis a todas as pessoas que prestam serviços por meio de plataformas digitais, independentemente da natureza jurídica da relação estabelecida. Dentre esses direitos, figuram a liberdade sindical, o direito à negociação coletiva e a garantia de condições de trabalho seguras e saudáveis.

A Convenção também prevê maior transparência e regularidade no pagamento da remuneração, assegura o acesso à proteção social e determina que, nas hipóteses em que houver reconhecimento de vínculo empregatício, seja observado o salário mínimo aplicável e assegurada a compensação das despesas necessárias à execução do trabalho.

Outro ponto de especial relevância encontra-se no Artigo 9º, que impõe aos Estados-Membros o dever de adotar medidas destinadas a assegurar a correta classificação das relações de trabalho. Para tanto, determina que essa análise seja orientada, primordialmente, pela realidade dos fatos, considerando a forma como o trabalho é efetivamente executado e remunerado, ao princípio da primazia da realidade. Em tradução livre, dispõe o referido dispositivo:

“Artigo 9º – Classificação da situação dos trabalhadores de plataformas digitais no âmbito do emprego

Cada Estado-Membro deverá adotar as medidas adequadas para garantir a correta classificação dos trabalhadores de plataformas digitais quanto à existência ou inexistência de uma relação de trabalho, orientando-se principalmente pelos fatos relacionados à execução do trabalho, à remuneração ou ao pagamento do trabalhador de plataforma digital, entre outros elementos, levando em consideração as especificidades do trabalho prestado por meio de plataformas digitais.”

Ademais, a gestão algorítmica foi outro tema de grande relevância disciplinado pela Convenção. O instrumento estabelece deveres de transparência quanto ao funcionamento dos sistemas automatizados utilizados pelas plataformas digitais e assegura aos trabalhadores o direito à revisão humana de decisões automatizadas capazes de produzir impactos significativos sobre sua atividade, como a suspensão ou o bloqueio de contas.

A referida norma internacional reforça, ainda, a proteção à privacidade e aos dados pessoais dos trabalhadores, além de estabelecer salvaguardas específicas destinadas a grupos em situação de maior vulnerabilidade, como trabalhadores migrantes e refugiados.

Cabe lembrar que, como ocorre com todas as Convenções da OIT, a Convenção nº 193 somente se torna juridicamente vinculante para os Estados-Membros que a ratificarem. Uma vez ratificada, deverá ser implementada por meio de leis, regulamentos, políticas públicas, convenções coletivas ou outras medidas compatíveis com o ordenamento jurídico e as práticas nacionais de cada país.

Ainda que não ratificada, contudo, a Convenção já se apresenta como um marco na construção de parâmetros internacionais mínimos para a tutela do trabalho em plataformas digitais, sendo um importante instrumento de orientação para governos, empregadores, trabalhadores e plataformas digitais.

Daniel Reis. Advogado da Advocacia Ruy de Mello, atuando nas áreas Trabalhista Sindical, Coletiva e Portuária. Pós-graduando em Direito e Processo do Trabalho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

INTERNACIONAL - NETANYAHU QUER LIBERTAR ISRAEL DA DEPENDÊNCIA DE ARMAS DOS EUA

Em meio a divergências com Trump, primeiro-ministro israelense diz que é grato aos americanos, mas quer autonomia

Do Estadão Conteúdo



Benjamin Netanyahu disse que Israel precisa ter sua própria rede independente de armamentos

O primeiro-ministro israelense, Benjamin Netanyahu, afirmou nesta terça-feira, 23, que aprecia profundamente o apoio dos americanos mas que Israel precisa se libertar da dependência e construir sua própria rede independente de armamentos.

“Quero independência em armamentos. Aprecio profundamente o apoio que recebemos, e que também trouxe ao longo dos anos, de nossos amigos americanos. Hoje eu digo: precisamos de nossa própria rede independente de armamentos”, disse o premiê em evento em Gush Etzion.

No discurso divulgado nesta terça-feira, 23, pelo governo israelense, Netanyahu acrescentou que Tel Aviv está enfrentando o Irã e seus aliados. “Nós os atingimos. Ainda não acabou, depende de nossa força”, enfatizou.

Em paralelo, o ministro da Segurança Nacional de Israel, Itamar Ben-Gvir, comentou que a nação é capaz de desafiar o presidente dos EUA, Donald Trump, se necessário, e que um cessar-fogo no Líbano é “inaceitável”.

Respondendo a uma pergunta do veículo de mídia israelense Arutz Sheva, Ben-Gvir frisou que Israel pode “claro” rejeitar um apelo de Trump. Ele adicionou que a coalizão governante de direita da qual



faz parte pode permanecer no poder após as próximas eleições ainda este ano, mas “precisaremos trabalhar nisso”.

Nos EUA

Pela primeira vez, o Senado dos EUA aprovou uma resolução de poderes de guerra nesta terça-feira, 23, buscando bloquear a ação militar contra o Irã enquanto os legisladores observam cautelosamente os esforços do presidente Donald Trump para resolver um conflito que a administração iniciou por conta própria e agora precisa que o Congresso financie.

Foi a décima vez que o Senado tentou parar a guerra, e o resultado, com uma votação de 50-48, foi uma reviravolta impressionante em relação aos esforços anteriores. Embora a resolução seja amplamente simbólica e não tenha totalmente força de lei, ela reflete as crescentes preocupações de vários legisladores republicanos tanto na Câmara quanto no Senado sobre a guerra. A Câmara aprovou a resolução no início deste mês.

Enquanto isso, o Pentágono informou aos senadores que precisa de aproximadamente US\$80 bilhões, principalmente para cobrir o custo da guerra contra o Irã. O secretário de Defesa do país, Pete Hegseth, tem feito visitas ao Capitólio antes de um pedido formal. Enquanto isso, o secretário de Estado, Marco Rubio, está em Abu Dhabi buscando tranquilizar os aliados do Golfo Pérsico.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

INTERNACIONAL - SÁNCHEZ AMEAÇA NÃO RECONHECER DERROTA

Do Estadão Conteúdo

O candidato de esquerda à presidência do Peru, Roberto Sánchez, anunciou nesta terça-feira, 23, que não reconhecerá uma possível vitória de sua rival, a conservadora Keiko Fujimori, caso a Junta Nacional Eleitoral do Peru não atenda ao seu pedido de anulação dos votos de peruanos residentes no exterior, devido a uma suposta violação da lei eleitoral.

Sánchez afirmou em coletiva de imprensa que há uma “fraude em curso” que teria ocorrido em repartições consulares onde mais de 300 mil peruanos votaram em 7 de junho, devido à falta de digitalização das atas de apuração.

“Se a Junta Nacional Eleitoral não resolver esta questão com a devida consideração pela segurança jurídica e pelas normas eleitorais, esta fraude terá sido consumada. Portanto, afirmamos que, nessas condições de violação das regras, não reconheceremos o governo da Sra. Fujimori”, declarou Sánchez.

Um dia antes, a equipe jurídica de Sánchez havia apresentado um pedido à Junta Nacional Eleitoral para anular os votos depositados no exterior. Em 29 de maio - uma semana antes do segundo turno das eleições - o Escritório Nacional de Processos Eleitorais (ONPE), responsável pela organização das eleições, decidiu, a pedido do Ministério das Relações Exteriores, interromper o procedimento de digitalização das atas de apuração imediatamente após a contagem e seu envio ao Peru.

Em comunicado, o Ministério das Relações Exteriores explicou que essa mudança ocorreu porque, durante o primeiro turno das eleições presidenciais, em 12 de abril, “um número significativo” de repartições consulares “relatou sérias dificuldades técnicas e operacionais no uso do aplicativo”.

O Ministério das Relações Exteriores negou que seus funcionários consulares tenham cometido “atos de interferência, manipulação, favorecimento político ou alteração de material eleitoral”.

As missões de observação da OEA e da União Europeia concordaram que o segundo turno da eleição presidencial peruana transcorreu sem incidentes ou irregularidades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/06/2026

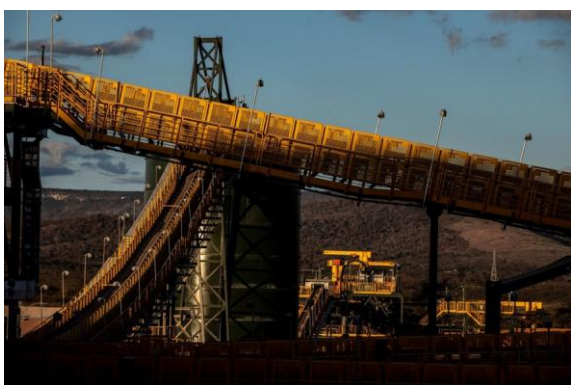


JORNAL O GLOBO – RJ

APÓS 'MAPA' DE MINERAIS CRÍTICOS SOMAR 56 PROJETOS DE R\$ 46 BI, BNDES JÁ PREVÊ AMPLIAR ORÇAMENTO

Apoio original do banco de fomento seria de R\$ 5 bilhões, mas agora diretor afirma que usará 'máximo possível de solução' para financiar projetos. WEG é a primeira aprovada

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Unidade Sigma Lithium, que produz lítio no norte de Minas Gerais: mineral é usado em baterias — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

O BNDES trabalha para viabilizar o financiamento de cada um dos de 56 projetos pré-selecionados na Chamada Pública de Planos de Negócios para Investimentos em Transformação de Minerais Estratégicos, lançada ano passado em parceria com a Finep, a agência federal de fomento à inovação, e não ficará restrito a orçamentos disponíveis ou a um cronograma de aprovação de empréstimos, disse o

diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior do banco de fomento, José Luís Gordon.

Quando lançou a chamada, o BNDES estimava um orçamento de R\$ 5 bilhões, mas os 56 projetos pré-selecionados, conforme resultado anunciado há exatamente um ano, preveem um investimento somado de R\$ 45,8 bilhões, nove vezes mais. Agora, a ideia é que a pré-seleção sirva de “mapeamento” de investimentos em minerais críticos.



José Luis Gordon, diretor do BNDES: foco é em projetos que agreguem valor no Brasil — Foto: Lucas Tavares/Agência O Globo

— Vamos tentar construir o máximo possível de solução financeira para um conjunto de projetos, é uma prioridade para o Brasil — disse Gordon.

Assim, cada projeto será analisado e aprovado dentro da linha de crédito disponível que seja mais adequada, o que varia conforme o estágio de desenvolvimento, o porte das empresas e o recurso mineral.

— Queremos projetos que vão agregar valor aqui no Brasil. É claro que, no setor de mineração, tem a parte inicial de lavra, sabemos disso, temos que apoiar também, mas queremos projetos que tenham capacidade de investimento aqui no Brasil — completou Gordon.

WEG, a primeira aprovada na chamada

O primeiro projeto aprovado, entre os 56 pré-selecionados, é da fabricante de motores elétricos WEG. A construção de numa fábrica de sistemas de armazenamento de energia em baterias (BESS, na sigla em inglês), em Itajaí (SC), recebeu um empréstimo de R\$ 280 milhões, aprovado em fevereiro, na linha BNDES Mais Inovação, que oferece juros abaixo das taxas de mercado.

Segundo Gordon, outra fonte em potencial é um fundo de investimentos em participações (FIP) constituído pelo BNDES e pela Vale em 2024. O FIP deverá captar até cerca de R\$ 1,5 bilhão, disse o executivo.

O foco é investir em cerca de 20 mineradoras de pequeno e médio portes (as junior companies) dedicadas à pesquisa mineral — elo importante do setor, essas firmas fazem investimentos iniciais na prospecção em campo; depois, vendem os direitos de exploração para mineradoras maiores

— Esse fundo com a Vale vai começar agora a fazer os primeiros investimentos. Os projetos selecionados na chamada que sejam de junior companies fazendo pesquisa mineral podem receber tanto crédito quanto também podem ser investidos pelo fundo — explicou Gordon.

Na segunda-feira, o BNDES assinou um protocolo de intenções com a Petrobras para fazer iniciativa semelhante à lançada com a Vale. Ainda não está definido se a petroleira investirá no FIP já lançado ou se um novo fundo poderá ser constituído, disse Gordon.

Brasil Soberano e parcerias internacionais

Mais uma fonte para apoiar os projetos pré-selecionados na chamada é o programa Brasil Soberano, lançado pelo governo federal com recursos do FGE, fundo da União que garante o crédito para o comércio exterior, para mitigar os efeitos do tarifaço dos EUA sobre as exportações brasileiras e, mais recentemente, por atividades afetadas pela guerra no Oriente Médio.

O BNDES também pode buscar parcerias com bancos de fomento estrangeiros para ajudar no financiamento. O projeto Colossus, da mineradora australiana Viridis, um dos 56 pré-selecionados na chamada que desenvolve produção de terras-raras, é um dos candidatos para essa estratégia.



Equipe trabalha no projeto Colossus, da Viridis, que desenvolve a produção de terras-raras em Poços de Caldas (MG) — Foto: Divulgação/Viridis

Esse é um dos quatro projetos de minerais críticos no Brasil considerados prioritários pela União Europeia (UE), que busca firmar uma parceria com o governo brasileiro, como informou O GLOBO semana passada. No sábado passado, o comissário de Parcerias Internacionais da UE, Jozef Síkela, visitou o empreendimento, em Poços de Caldas (MG).

O gargalo das garantias

Um gargalo é a falta de garantias, disse Gordon. Junior companies costumam não ter ativos suficientes para garantir financiamentos vultosos. Por isso, o BNDES vem discutindo com bancos privados soluções envolvendo fianças, adiantou o diretor.

Outra iniciativa em estudo é desenvolver um modelo de project finance — financiamento típico de projetos de infraestrutura, em que o próprio empreendimento e suas receitas servem de garantia para o financiador — para mineradoras, o que poder ser viável nos projetos estratégicos que incluam contratos futuros de compra, disse Gordon.

Mesmo assim, um passo importante, previsto no projeto de lei (PL) do marco regulatório para minerais críticos que tramita no Congresso, será a formação de um fundo garantidor, com recursos do Tesouro e de empresas, completou.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/06/2026

EVENTO BIS BRASÍLIA 2026 REUNIRÁ, NOS DIAS 2 E 3 DE JUNHO, AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS, ESPECIALISTAS DO SETOR E INICIATIVA PRIVADA
Por BiS SIGMA



Um dos painéis do BiS Brasília 2025, que também foi realizado no Royal Tulip Brasília Alvorada — Foto: Divulgação

Muito além da proposta de um debate financeiro ou tributário, o mercado de apostas de quota fixa nacional, autorizado por lei a funcionar desde 2018, passou a ocupar espaço permanente também nas grandes discussões institucionais do país. Com a regulamentação, que veio a partir da criação da lei 14.790, em 2023, esse setor estimula discussões sobre desenvolvimento tecnológico, segurança jurídica, proteção ao consumidor, integridade esportiva e geração de investimentos para o Brasil.

Nesse contexto, nos dias 2 e 3 de junho, Brasília será palco e centro das discussões sobre o futuro do mercado de apostas de quota fixa regulado no país. O evento BiS Brasília 2026, que integra o ecossistema global da SiGMA World, uma das principais plataformas internacionais de negócios e eventos B2B voltados ao setor de jogos e apostas, acontecerá, pelo segundo ano consecutivo, no Royal Tulip Brasília Alvorada.

O encontro institucional vai reunir autoridades públicas, especialistas, reguladores e representantes da iniciativa privada. A capital federal assume, assim, um papel estratégico no debate sobre governança, sustentabilidade e desenvolvimento da indústria de apostas no país. A maturidade desse mercado depende da capacidade de estabelecer um diálogo técnico e transparente entre os diferentes agentes da sociedade.

Carlos Cardama, cofundador do BiS SiGMA South America, organizadora do evento, acredita que o BiS Brasília 2026 será bem oportuno, já que, com a regulamentação, o país vive um momento especial para estruturar um mercado sólido e alinhado às melhores práticas internacionais.

— O Brasil tem a oportunidade de construir um dos mercados regulados mais relevantes do mundo. Para isso, é fundamental aproximar especialistas, autoridades, empresas e representantes institucionais em um ambiente de diálogo responsável e técnico. O desenvolvimento sustentável da indústria depende diretamente dessa construção coletiva — afirma Cardama.



Carlos Cardama, cofundador do BiS SiGMA South America — Foto: Divulgação

“fundamental aproximar especialistas, autoridades e empresas em um ambiente de diálogo responsável e técnico”

— Carlos Cardama, cofundador do BiS SiGMA South America

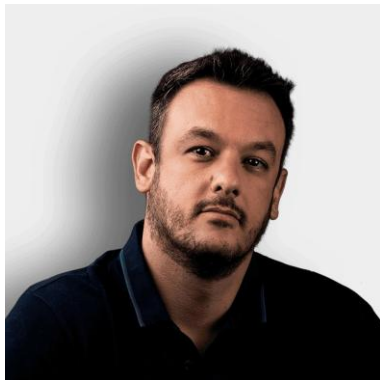
Regulamentação abre espaço

Esse debate mais amplo sobre os impactos econômicos e sociais do mercado de apostas de quota fixa na sociedade é uma das propostas do BiS Brasília 2026. Com a regulamentação, as empresas passaram a ser exigidas e precisam apresentar uma atuação cada vez mais alinhada às melhores práticas internacionais de monitoramento operacional, transparência de dados e proteção ao consumidor. O combate à manipulação de resultados esportivos, o monitoramento financeiro e a criação de ferramentas voltadas à segurança do usuário passaram a ser pilares fundamentais para essa indústria de bets.

Esse cenário inclui o Brasil em uma posição de destaque dentro do sistema global do iGaming e atrai empresas internacionais. Para Flavio Figueiredo, managing director do BiS Sigma South America, o

fortalecimento institucional do setor depende diretamente da construção de um ambiente regulado baseado em confiança, responsabilidade e governança.

— O crescimento sustentável do setor passa necessariamente pela adoção de práticas robustas de compliance, integridade e responsabilidade social. O Brasil vive uma oportunidade importante de estruturar um mercado moderno, transparente e alinhado aos padrões internacionais — destaca Figueiredo.



Flavio Figueiredo, managing director do BiS Sigma South America
— Foto: Divulgação

“O Brasil vive uma oportunidade importante de estruturar um mercado moderno, transparente e alinhado aos padrões internacionais”

— Flavio Figueiredo, managing director do BiS Sigma South America

Uma das principais preocupações do mercado regulado é a prevenção à lavagem de dinheiro. Para o advogado Udo Seckelmann, head do departamento de Gambling & Crypto do escritório Bichara e Motta

Advogados e que será um dos painelistas do BiS Brasília 2026, o combate ao mercado ilegal é fundamental para lidar com esse tipo de ilícito:



— É justamente fora do ambiente regulado que existe maior risco de utilização das apostas para práticas ilícitas, incluindo lavagem de dinheiro. As bets ilegais operam sem supervisão estatal e sem mecanismos adequados de controle, o que aumenta significativamente os riscos para consumidores e para o próprio sistema financeiro — disse Udo Seckelmann.

Udo Seckelmann, head de Gambling e Crypto do Bichara e Motta Advogados — Foto: Fabio Cordeiro/GLab

É justamente fora do ambiente regulado que existe maior risco de utilização das apostas para práticas ilícitas, incluindo lavagem de dinheiro”

— Udo Seckelmann, head de Gambling e Crypto do Bichara e Motta Advogados

A evolução regulatória também ampliou a atenção sobre a comunicação e o marketing das marcas do setor. O crescimento da presença das plataformas de apostas no esporte, no entretenimento e nos meios de comunicação brasileiros trouxe novas discussões sobre publicidade responsável e proteção ao consumidor.

A tendência é que o mercado nacional acompanhe modelos internacionais capazes de conciliar liberdade econômica, inovação e responsabilidade institucional, estabelecendo regras mais claras para comunicação, operação e relacionamento com o público.

O perfil dos apostadores

No Brasil, dados recentes fornecidos pela Secretaria de Prêmios e Apostas (SPA) dão conta de que há 29,4 milhões de apostadores em bets. Conhecer e compreender o perfil desse consumidor tornou-se uma prioridade estratégica para empresas, especialistas e órgãos reguladores. Uma pesquisa feita pelo Raio X do Investidor Brasileiro, divulgada no dia 23 de maio, mostra que jogadores são na maioria homens jovens, com média de 35 anos, e de maior renda familiar, de mais de R\$ 5 mil mensais.

Com base nesses e em outros dados, o mercado nacional vive um processo acelerado de profissionalização, impulsionado tanto pelo avanço da regulamentação, quanto pela necessidade de desenvolver operações mais sofisticadas em tecnologia, segurança digital e análise de dados.

Segundo Alessandro Valente, presidente do BiS SiGMA South America, o país atravessa um momento importante de amadurecimento estrutural.



Alessandro Valente, presidente do BiS SiGMA South America — Foto: Divulgação

O Brasil passou a ocupar uma posição estratégica dentro da indústria global de apostas e entretenimento digital. O mercado vem evoluindo rapidamente em tecnologia, governança e responsabilidade. Hoje existe uma preocupação muito maior em compreender o consumidor brasileiro e em construir um ambiente sustentável de longo prazo — afirma Valente.

“O Brasil passou a ocupar uma posição estratégica dentro da indústria global de apostas e entretenimento digital”

— Alessandro Valente, presidente do BiS SiGMA South America

ACOMPANHE AQUI A PROGRAMAÇÃO

Sobre o BiS Brasília 2026

O BiS Brasília integra o ecossistema global da SiGMA World, uma das principais plataformas internacionais de negócios e eventos B2B voltados ao setor de jogos e apostas, conectando o Brasil às principais discussões globais sobre governança, inovação e sustentabilidade da indústria.

- Data: 02 e 03 de junho de 2026
- Local: Royal Tulip Brasília Alvorada (Brasília/DF)
- Público: Expectativa de crescimento de 20% em relação a 2025
- Principais painéis: Regulamentação federal, integridade esportiva, compliance (AML), publicidade responsável (Conar), tributação e loterias estaduais.
- Palestrantes confirmados: Paulo Henrique Cordeiro, ministro do Esporte do Brasil; Daniele Correa Cardoso, secretária de Prêmios e Apostas; Fabiola Esteves, presidente da Loterj; Flavio Gabriel Méndez Altamirano, embaixador da República Presidencialista do Panamá; Giovanni Rocco, secretário nacional de Apostas Esportivas e Desenvolvimento Econômico do Esporte; John Aquilina, embaixador da Embaixada de Malta.

JOGUE COM RESPONSABILIDADE. APOSTA É ASSUNTO PARA ADULTOS.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/06/2026

FIM DA ESCALA 6X1: 37 MILHÕES DE TRABALHADORES TEM JORNADA SUPERIOR A 41 HORAS POR SEMANA, SEGUNDO GOVERNO

Proposta em análise pelo Congresso prevê reduzir carga máxima de trabalho a 40 horas semanais
Por Bernardo Lima — Brasília



A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) da Câmara dos Deputados discute propostas que tratam do fim da escala 6x1 — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Mais de 37 milhões de trabalhadores formais têm uma jornada de trabalho superior a 41 horas semanais, segundo relatório do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) divulgado nesta quarta-feira. Este público pode ser beneficiado com o projeto que prevê o fim da escala 6x1 discutido no Congresso Nacional e reduz a jornada de trabalho para 40 horas.

Os dados apontam ainda que outros 9,2 milhões trabalham entre 31 horas e 40 horas semanais. Ou seja, segundo o governo, 73,7% dos trabalhadores com carteira assinada no Brasil atualmente estão submetidos a uma escala acima do limite previsto na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) aprovada na Câmara em maio.

A PEC que trata do fim da escala 6x1 garante dois dias de folga semanais a todos os trabalhadores mediante redução da jornada máxima das atuais 44 para 40 horas, com manutenção do salário atual.

A proposta ainda aguarda tramitação no Senado. Pelo texto, 60 dias após a promulgação do texto, quando ele for aprovado na Câmara e no Senado (próxima etapa de tramitação), haverá uma redução de duas horas e, em até 12 meses, mais duas horas serão reduzidas da jornada.

Os dois dias de folga por semana passarão a valer 60 dias após a promulgação, ou seja, quando entra em vigor após ser aprovado no Congresso. Salários acima de R\$ 21,1 mil não terão limite de jornada.

Saldo de empregos

O Brasil contabilizou 62,2 milhões de empregos formais ativos em fevereiro de 2026, incluindo setor privado e público, um crescimento de 3,6% em relação ao mesmo período do ano passado.

Os dados são da RAIS, diferente do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), levam em conta os empregos gerados pelo setor público.

Em fevereiro de 2026, o saldo incluiu 48 milhões de empregos na iniciativa privada e 13,8 milhões agentes públicos.

No recorte de gênero, o estoque de empregos formais de mulheres alcançou 28,67 milhões em fevereiro, uma alta de 4,7% em comparação a 2025. Com isso, a participação de mulheres no mercado de trabalho subiu de 45,6% para 46,1%.

O total de empregos formais de homens avançou 2,7% no mês em relação a fevereiro do ano passado, chegando a 33,5 milhões de vínculos.

Entre as regiões do Brasil, houve crescimento mais intensos na Região Norte (4,16%) e Nordeste (3,27%) e Centro Oeste (2,70%). As regiões Sul (2,10%) e Sudeste (1,62%) tiveram um crescimento menor que que a média nacional (2,29%).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/06/2026

APEXBRASIL LANÇA FERRAMENTA COM 543 OPORTUNIDADES DE EXPORTAÇÃO PARA O MERCADO EUROPEU

Por Luciana Casemiro



Estudo aponta oportunidades de exportação para União Europeia por empresas brasileiras, estudo foi feito no âmbito do acordo do bloco com o Mercosul — Foto: Montagem de fotos editoria de Arte

A ApexBrasil vai disponibilizar em uma ferramenta de consulta online gratuita as 543 oportunidades de exportação com redução tarifária imediata em 25 países da União Europeia que identificou em um estudo sobre o acordo do bloco com Mercosul.

O objetivo é facilitar o acesso de empresas de todos os portes, especialmente pequenas e médias, às oportunidades criadas pelo acordo. O Painel de Oportunidades do Acordo Mercosul-UE por Estado, que foi desenvolvido em parceria com Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), será lançado na sexta, em São Paulo, mas já pode ser acessado aqui pelo link fornecido pela Apex ao blog.

- O potencial está identificado. As oportunidades são reais. Este painel traduz um acordo complexo em informações práticas para empresas de todos os portes e estados, permitindo que os produtos brasileiros disputem espaço em um dos mercados mais exigentes e sofisticados do mundo - explica Laudemir Müller, presidente da ApexBrasil.

O painel faz uma separação por segmento, informado os países onde há oportunidades, os volumes de negócios atuais e as tarifas de exportação. A plataforma oferece ainda um recorte que permite que empresários possam identificar de forma mais precisa quais produtos daquele estado apresentam maior potencial de inserção no mercado europeu, considerando as características produtivas de cada região do país.

Atualmente, o comércio entre Brasil e União Europeia movimentava cerca de US\$ 100 bilhões por ano, a Apex ressalta que há espaço para ampliar a participação de empresas brasileiras em setores como alimentos, máquinas e equipamentos, produtos químicos, artigos manufaturados e diversos segmentos da indústria de transformação.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/06/2026

BRASIL TERÁ PRIMEIRA ADUANA NA ÁSIA COM INSTALAÇÃO DE ADIDO DA RECEITA EM PEQUIM

Por Luciana Casemiro



Vista aérea de contêineres num porto de Xangai, na China — Foto: China OUT / AFP

O Brasil terá uma aduana na China, a primeira do país na Ásia. O nome do adido da Receita Federal que ficará sediado em Pequim será anunciado pelo ministro da Fazenda, Dario Durigan, nesta sexta-feira, último dia de sua visita ao gigante asiático, segundo um integrante da comitiva brasileira que conversou com o blog na manhã desta quarta-feira, já tarde em Pequim.

A implementação será imediata. A meta é dar mais eficiência à relação bilateral com o principal parceiro comercial do Brasil, tornando mais ágeis os processos de importação e exportação.

Em 2025, o comércio entre os dois países bateu recorde ao movimentar US\$ 171 bilhões, mais do que o dobro do volume negociado com os Estados Unidos, o segundo maior parceiro comercial brasileiro. No ano passado, o intercâmbio comercial entre Brasil e EUA somou US\$ 83 bilhões.

A aduana na China será a quinta representação da Receita Federal fora do território nacional. Estados Unidos, Paraguai, Argentina e Uruguai já contam com a atuação de adidos do órgão.

A visita de Durigan tem como objetivo ampliar não apenas quantitativamente, mas também qualitativamente, a relação com o país asiático, especialmente na área financeira. A iniciativa atende a um compromisso assumido pelo presidente Lula durante sua primeira viagem à China neste mandato, em 2023, ressalta a fonte.

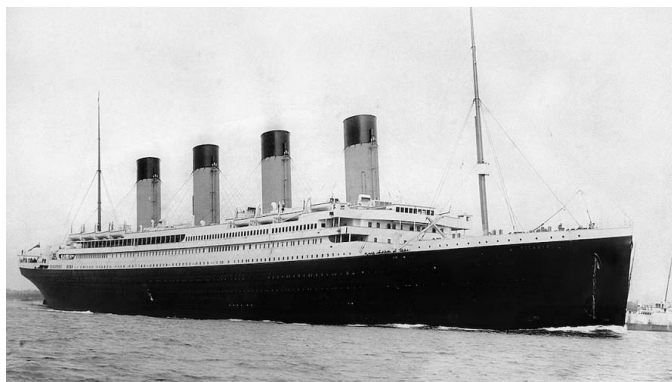
Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/06/2026

GOVERNO DOS EUA TENTA BARRAR LEILÃO DE 5 MIL ARTEFATOS RESGATADOS DO TITANIC; ENTENDA

Empresa responsável pela recuperação de peças do naufrágio quer vender parte do acervo, mas autoridades americanas alegam que acordo firmado nos anos 1990 proíbe a comercialização dos objetos

Por O Globo — Washington



O governo dos Estados Unidos se opõe ao leilão de mais de 100 artefatos do Titanic promovido pela RMS Titanic Inc — Foto: Reprodução

O governo dos Estados Unidos entrou na Justiça para tentar impedir que a RMS Titanic Inc. realize o leilão de mais de 100 artefatos recuperados dos destroços do Titanic, em uma disputa que reacende o debate sobre a preservação de um dos naufrágios mais emblemáticos da história. Documentos judiciais divulgados nesta semana

mostram o embate entre a empresa, responsável pelas operações de resgate desde a década de 1980, e as autoridades federais americanas.

No centro da controvérsia está um acordo firmado nos anos 1990 que concedeu à RMS Titanic direitos exclusivos de salvamento do navio em troca do compromisso de não vender os objetos retirados do fundo do Atlântico Norte. Agora, a companhia pretende leiloar parte do acervo e exibir os itens em uma turnê internacional por quatro cidades ainda não reveladas.

Disputa envolve cerca de 5 mil peças

A coleção reúne aproximadamente 5 mil artefatos recuperados desde 1987, incluindo pertences pessoais de passageiros, moedas, utensílios de cozinha, objetos decorativos e fragmentos do casco da embarcação. A Administração Nacional Oceânica e Atmosférica dos Estados Unidos (NOAA), responsável por representar os interesses do país na área do naufrágio, sustenta que a venda violaria os compromissos assumidos pela empresa perante a Justiça.

Segundo a agência Associated Press (AP), o governo argumenta que a RMS Titanic considera não precisar de autorização judicial para comercializar os itens. Em resposta, os advogados da companhia afirmaram em petições anteriores que o plano não infringe acordos ou decisões judiciais vigentes.

A disputa também ganhou dimensão internacional. Parte dos primeiros artefatos foi levada para a França, que reconheceu a propriedade das peças ao grupo responsável pelo resgate. A NOAA defende que todo o conjunto deve permanecer unido e argumenta que as condições estabelecidas

pela Justiça francesa também impedem a venda individual dos objetos. Já a RMS Titanic sustenta que os tribunais americanos não têm jurisdição sobre os artefatos cuja posse foi reconhecida em território francês.

O debate ocorre em meio ao crescente interesse de colecionadores por itens ligados ao Titanic. Em abril, um colete salva-vidas utilizado por um sobrevivente foi vendido por US\$ 906 mil. No ano passado, um relógio de bolso de ouro pertencente ao empresário Isidor Straus, passageiro da primeira classe e coproprietário da rede Macy's, alcançou mais de US\$ 2 milhões em leilão.

Especialistas, porém, criticam a possibilidade de comercialização das peças resgatadas diretamente dos destroços. À AP, o explorador oceânico Greg Stone afirmou que não se opõe à recuperação dos artefatos, desde que ela ocorra com rigor arqueológico, mas disse que preferiria ver o trabalho conduzido por iniciativas sem fins lucrativos.

Já Richard Daynard, professor da Northeastern University School of Law, declarou à CBS News que as restrições existem para preservar o patrimônio histórico e evitar que os objetos sejam transformados em símbolos de ostentação privada.

— Se alguém pode andar pela casa e dizer: "Sim, paguei 5 milhões de dólares por isso e é uma peça original do Titanic", isso não está certo — afirmou Daynard.

Violão usado por Pelé na concentração para a Copa do Mundo de 1966 vai novamente a leilão; relembre a história

O Titanic afundou em abril de 1912 após colidir com um iceberg durante sua viagem inaugural entre a Europa e Nova York. Mais de 1.500 das cerca de 2.200 pessoas a bordo morreram na tragédia.

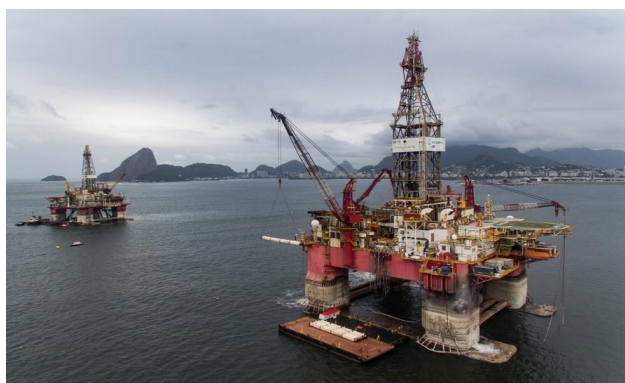
Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/06/2026

PRODUÇÃO DA PETROBRAS SOBE 10% DE JANEIRO A MAIO

Presidente da estatal, Magda Chambriard, diz que petróleo será o principal produto de exportação do Brasil este ano

Por Glauce Cavalcanti — Rio



Plataformas de petróleo na Baía de Guanabara — Foto: Roberto Moreyra / Agência O Globo

A produção de petróleo da Petrobras aumentou em 10% entre janeiro e maio deste ano, na comparação com igual período de 2025, disse a presidente da estatal, Magda Chambriard, no início da noite desta terça-feira. Segundo ela, a commodity será, pelo terceiro ano, o principal produto de exportação do Brasil.

— Aumentamos nossa produção em 14% em um ano e em quase 10% desde janeiro. Estamos botando a P79 e a P78 em ramp-up. E digo: não estou satisfeita. Sou insatisfeita por natureza — afirmou a executiva, que participou do lançamento do Anuário do Petróleo 2026, elaborado pela Firjan. — Não é à toa que geramos o primeiro produto em exportação brasileiro por dois anos seguidos. E este ano vamos repetir.

De acordo com o relatório divulgado pela Firjan, o Estado do Rio de Janeiro responde por 88% da produção nacional de petróleo. Para avançar em expansão de produção, Magda destacou a importância de ampliar investimentos, parcerias e planejar a expansão das operações de todo o setor.



Ela defende a construção de um polo petroquímico no entorno do Complexo de Energias Boaventura, em Itaboraí, o antigo Comperj, que deu início à produção de gás em 2024. O projeto foi lançado em 2006, mas teve obras suspensas em 2015, após ser alvo de investigação no âmbito da Operação Lava-Jato.

— A gente espera que em torno do complexo tenha um polo petroquímico com diversas empresas consumidoras de plástico, preparando um mercado com demanda — destacou. —O petróleo vai estar presente em muito mais coisa do que possamos imaginar. É um projeto game changer (que vira o jogo) para o estado do Rio de Janeiro.

Ela também provocou a indústria naval fluminense a se mobilizar para atrair investimentos e novos projetos, que podem ser todos levados para Santa Catarina.

A executiva destacou que se fala de óleo, de gás, diesel e outros combustíveis renováveis. Voltou a afirmar que não se pode construir um futuro deixando para trás o que existe agora, e que a companhia "não tem vergonha de produzir petróleo".

Em paralelo, disse que é preciso pensar em segurança energética, numa frente que deve avançar "de braços dados" com o Plano Clima.

— Queremos energia que caiba no bolso. Não basta ter energia a qualquer custo. Queremos solar, eólica, de gás, energia de todas as fontes a um preço acessível, que caiba no bolso da sociedade brasileira.

Participaram do lançamento do Anuário do Petróleo o presidente da Firjan, Luiz Césio Caetano e a gerente geral de Petróleo, Gás, Energias e Naval da entidade, Karine Cardoso, entre outros nomes.

Segundo o relatório, o cenário geopolítico global de hoje consolida a América Latina como uma nova potência petrolífera, e o movimento é liderado pelo Brasil, que através de suas reservas no pré-sal e de uma frota avançada de plataformas FPSO, assumiu a liderança da produção no continente.

Em resumo, a região ganha destaque por combinar potencial de expansão da produção com menor exposição a riscos geopolíticos do que os grandes produtores do Golfo Pérsico.

Também nesta terça-feira, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, assinou um acordo de cooperação com a estatal de petróleo mexicana, a Pemex, de olho em investir no pré-sal do Golfo do México. A expectativa das empresas é avançar em ações desenvolvidas em conjunto para a exploração e a produção de petróleo, mirando ainda em ganho de eficiência nas áreas de refino e petroquímica.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

O QUE O MERCADO VÊ EM FLÁVIO BOLSONARO?

Posicionamentos do principal candidato opositor indicam que também ele não tem disposição para atacar a agenda de reequilíbrio fiscal estrutural do Brasil.

Por Fernando Dantas

Os ativos brasileiros no mercado financeiro costumam se valorizar com notícias de piora do presidente Luiz Inácio Lula da Silva nas intenções eleitorais, a que corresponde melhora do principal candidato de oposição, o senador Flávio Bolsonaro.



É quase um ato reflexo do mercado, ligado à percepção de que a gestão da economia por Paulo Guedes no governo de Jair Bolsonaro foi mais responsável do que com Fernando Haddad, no terceiro mandato de Lula.

É difícil, porém, encontrar uma fundamentação mais sólida da aparente preferência do mercado. Recentemente, Flávio afirmou que não pretende mexer nos pisos de saúde e educação (atrelados à receita) e que vai manter os reajustes do salário mínimo - que indexa dezena de milhões de benefícios previdenciários e assistenciais - acima da inflação.

Por outro lado, o candidato quer mexer na reforma tributária, um avanço institucional recente que precisou de décadas de maturação, por envolver complicadíssimas negociações federativas e entre setores da economia.

A receita fiscal de Flávio envolve o tradicional blablablá de "tesouração", "tampar os ralos de dinheiro público", combate à corrupção (logo vindo de quem!), cortar impostos e ministérios e privatizar estatais. Qualquer pessoa com um mínimo conhecimento das finanças públicas brasileiras sabe que nada disso - ainda que se apoiem essas medidas - vai resolver o desequilíbrio fiscal estrutural, que reside justamente nos pontos nos quais o candidato de oposição diz que não vai mexer.

O problema de Flávio é que ele caiu na defensiva desde que a intimidade entre o candidato e Daniel Vorcaro foi exposta ao eleitorado. O filho de Jair Bolsonaro passa boa parte do tempo da sua comunicação pública negando alegações sobre ele e sobre a sua candidatura: o dinheiro de Vorcaro não foi desviado para bancar Eduardo Bolsonaro nos Estados Unidos, ele não goza mais de intimidade com o ex-controlador do Banco Master, não pediu para os Estados Unidos aumentarem a taxa das exportações brasileiras, não fará reforma da Previdência, não vai mexer nos programas sociais etc.

É verdade que a necessidade de negar a intenção de fazer todo ou qualquer item da pauta de medidas necessárias para combater o desequilíbrio fiscal estrutural é algo que sempre afeta quase todos os candidatos a presidente no Brasil, incluindo o pai de Flávio.

Mas Jair Bolsonaro, surfando a onda de ascendência da direita no Brasil, tinha o dom de deslocar a discussão para a pauta de valores e costumes, e de criar sucessivos factoides que empurravam o debate econômico para um segundo plano.

Quando a discussão de economia se tornava inevitável, ele apresentava o seu "posto Ipiranga", Paulo Guedes. O ex-ministro da Economia tem inegáveis dotes de comunicador, e encantava o eleitorado de direita com promessas de liberação econômica, ajuste fiscal drástico e privatizações trilionárias.

Promessas similares, oito anos depois, feitas no tom mais insípido de Flávio Bolsonaro (que não apontou até agora um guru econômico), parecem muito menos críveis e capazes de empolgar.

Com tudo isso, o simples fato de ser filho e o indicado de Jair Bolsonaro pode ser capaz de manter a competitividade eleitoral de Flávio. O que é mais difícil de entender é como ele mantém a preferência do mercado financeiro.

Fernando Dantas é colunista do Broadcast e escreve às terças, quartas e sextas-feiras (fojdantas@gmail.com)

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/06/2026

GOVERNADORA SANCIONA PROJETO QUE CONFIRMA ACORDO PARA SOCORRER BRB COM EMPRÉSTIMO

Celina Leão (PP) vetou dispositivos que liberavam reajuste a servidores e obrigavam Banco de Brasília a ressarcir operação

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — A governadora do Distrito Federal, Celina Leão (PP), sancionou o projeto de lei que confirma o acordo feito entre o governo distrital e a União no Supremo Tribunal Federal (STF) para cobrir o rombo do Banco Master no Banco de Brasília (BRB).

O plano prevê um empréstimo de até R\$ 6,6 bilhões junto ao Fundo Garantidor de Créditos (FGC), com aval de bancos públicos e privados, sem garantia do Tesouro Nacional, para cobrir o rombo do Master na instituição. A aprovação da proposta foi uma condição imposta por bancos para conceder o aval.

Até o momento, porém, o governo do Distrito Federal não contratou o empréstimo e ainda negocia os termos com os bancos. O setor financeiro vem apresentando resistências à operação e questionando a viabilidade das garantias.



A governadora do Distrito Federal, Celina Leão Foto: Paulo H. Carvalho/Agência Brasília

O governo tem reiterado que pretende resolver a crise do BRB até o próximo dia 30. A cúpula do Distrito Federal solicitou um financiamento com juros reais (fora a inflação) de 4,5% ao ano, mas a proposta ainda não foi aceita pelas instituições financeiras.

A governadora vetou da proposta o dispositivo que autorizava o Executivo a recompor o salário de servidores públicos. A medida contrariava o acordo assinado no STF. No Supremo, o Distrito Federal se comprometeu a congelar reajustes, concursos e benefícios fiscais em troca do socorro.

Celina também vetou o item que obrigaria o BRB a ressarcir o empréstimo com o pagamento de dividendos, juros sobre o capital próprio ou outro instrumento cabível.

Como o Estadão revelou, o governo do Distrito Federal constatou em abril não ter condições fiscais nem legais para contratar um empréstimo de R\$ 6,6 bilhões e socorrer o Banco de Brasília (BRB), com ou sem aval da União. Após a constatação, o governo do DF recorreu ao Supremo Tribunal Federal (STF) para viabilizar a operação e assinou um acordo com a União.

O empréstimo, se for efetivado, deixará a fatura para o orçamento do DF, que enfrenta um rombo bilionário. Segundo parecer da Consultoria Legislativa da Câmara Legislativa, a proposta transfere o prejuízo da fraude do Master para os cofres públicos do Distrito Federal e deixa a administração distrital exposta a riscos jurídicos, financeiros e orçamentários.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 24/06/2026

SETOR AEROESPACIAL BRASILEIRO TENTA ATRAIR A FARIA LIMA, NA ESTEIRA DA SPACEX

Brasil tenta transformar sua capacidade técnica em negócios atrativos para investidores e competir no cenário internacional

Por Elisa Calmon (Broadcast)

Impulsionado por investimentos públicos, o setor aeroespacial brasileiro busca uma retomada após décadas de avanços irregulares. O desafio agora é transformar capacidade técnica em negócios capazes de atrair a atenção e o capital da Faria Lima para ganhar escala e competir em nível internacional.

A nova geração de projetos inclui iniciativas ligadas à indústria de satélites, veículos lançadores, tecnologias hipersônicas e sistemas de defesa e segurança, como mísseis e drones. As soluções têm aplicações que vão do monitoramento de fronteiras e do meio ambiente às telecomunicações, navegação e segurança digital.

“Outros países já acordaram há muito tempo para o fato de que o setor é muito mais um ecossistema econômico do que puramente tecnológico”, afirma Lucas Fonseca, engenheiro espacial e CEO da Airvantis, empresa que desenvolve e investe em negócios ligados à economia espacial.

Estimativas indicam que o mercado de negócios espaciais pode chegar a US\$ 1 trilhão até 2030. De acordo com a Airvantis, a América Latina pode representar 8% desse montante, sendo que o Brasil teria o potencial para concentrar 5% do mercado, algo em torno de US\$ 50 bilhões até o início da próxima década.



Centro Espacial de Alcântara (CEA) é um espaçoporto da Agência Espacial Brasileira no município de Alcântara, no Estado do Maranhão
Foto: Joedson Alves/Agencia Brasil

Apesar desse potencial, Fonseca destaca que a conexão entre o setor e o mercado de capitais no Brasil ainda é quase inexistente. “A Faria Lima é muito distante do tema. Tem poucas pessoas que investem de forma estruturada na área espacial e isso deixa o investidor inseguro de aportar”, diz.

Em meio ao aumento das tensões geopolíticas e à busca por maior autonomia em áreas estratégicas, o setor ganhou relevância. A entrada da SpaceX na Bolsa, que movimentou mais de US\$ 85 bilhões, ampliou a visibilidade da economia espacial. A companhia foi avaliada na casa do trilhão de dólares. Ainda assim, Fonseca avalia ser cedo para saber se isso resultará em maior interesse dos investidores brasileiros.

Setor viveu altos e baixos no Brasil

A corrida espacial brasileira viveu altos e baixos nas últimas décadas. “Depois do acidente em Alcântara em 2003, tivemos um hiato no desenvolvimento”, diz Raphael Galate, cofundador e diretor financeiro da Bizu Space, empresa brasileira especializada em tecnologia de foguetes.

No entanto, para Galate, os investimentos realizados nos últimos anos ajudaram a impulsionar uma nova fase. “O Brasil está super bem posicionado”, afirma. Segundo o executivo, o País combina mão de obra qualificada, experiência no desenvolvimento de satélites e uma localização privilegiada para lançamentos em Alcântara, no Maranhão.

No início de 2025, o governo criou a Empresa de Projetos Aeroespaciais do Brasil (Alada), responsável pela exploração comercial da infraestrutura espacial brasileira. Em dezembro do mesmo ano, Alcântara recebeu a primeira tentativa de lançamento comercial de um foguete a partir do Brasil.

O maior interesse pelo setor também pode ser observado na SpaceBR Show, feira que reúne empresas e instituições das áreas de espaço, drones, defesa e inteligência geoespacial. A participação do segmento espacial passou de cerca de 5% da feira há cinco anos para algo entre 20% e 25% atualmente, segundo os organizadores.

A edição realizada na semana passada em São Paulo reuniu representantes de 40 países, entre eles Estados Unidos, China, Alemanha, Argentina, Chile e Colômbia.

Fomento público



Dentro da estratégia da Nova Indústria Brasil (NIB), a Finep direcionou, desde 2023, mais de R\$ 2 bilhões para 76 projetos ligados à Missão 6, voltada à soberania e defesa nacional. No fim de maio, a Finep e o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) anunciaram uma carta-convite com R\$ 500 milhões para projetos nas áreas de mísseis, veículos não tripulados, inteligência artificial, tecnologia nuclear e sistemas espaciais.

“A construção da soberania nacional passa necessariamente pelo domínio de tecnologias estratégicas”, diz a ministra do MCTI, Luciana Santos.

Lucas Fonseca avalia que a indústria espacial brasileira ainda opera sob um modelo de “40 anos atrás”, fortemente dependente das encomendas estatais. Para ele, o governo precisa atuar na aproximação entre as empresas do setor e o mercado de capitais.

“Mesmo em outros países, o segmento precisa de aporte público. Mas, à medida que o espaço se torna uma fonte relevante de negócios, o setor privado passa a olhar para ele com mais interesse”, afirma o CEO da SpaceBR Show, Emerson Granemann.

Projeto para vigiar a Amazônia

Um dos destaques do setor é o Manta, da Iacit. Apoiado pela Finep, o projeto combina radares além do horizonte, dados de satélite e inteligência artificial para ampliar a vigilância da Amazônia Azul.

“Somos a única empresa brasileira com essa tecnologia, dominada por poucos países no mundo”, ressalta o CEO da Iacit, Luiz Teixeira. Segundo o executivo, já há negociações em andamento com países interessados na solução, embora ainda não existam contratos assinados.

Já o Micro Lançador Brasileiro (MLBR), também apoiado pela Finep, está entre as principais apostas para inserir o Brasil no mercado de lançamentos responsivos de satélites. A Bizu Space, envolvida no desenvolvimento do projeto, estima que o veículo alcance a fase de prontidão para lançamento entre o fim de 2027 e o início de 2028, de acordo com Galate.

A carteira da Finep inclui ainda o SatVHR, satélite de observação da Terra que recebeu R\$ 220 milhões. Considerado o maior projeto de subvenção da história da financiadora, ele deverá ampliar a capacidade brasileira de monitoramento de fronteiras, inteligência territorial e acompanhamento ambiental.

Também fazem parte do portfólio o VCUB1, primeiro nanossatélite de alto desempenho da indústria privada nacional, e o RATO-14X, voltado ao desenvolvimento de tecnologias hipersônicas. Os recursos alcançam ainda iniciativas nas áreas de defesa, drones e cibersegurança.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 24/06/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

PONTE DE PORTO MURTINHO ENTRA NA RETA FINAL E ABRE NOVO EIXO DE EXPORTAÇÃO DO BRASIL PARA A ÁSIA

Estrutura de 1.294 metros sobre o Rio Paraguai deve ser entregue no segundo semestre de 2026 e consolida o Corredor Bioceânico, que promete encurtar em até 9,7 mil quilômetros a rota marítima das exportações brasileiras para o Pacífico. Para o transporte rodoviário internacional, a obra redesenha o mapa de competências do setor.

Por Pulse Brand — São Paulo



Lucas Vidal Cardoso, CEO da Interlink Cargo — Foto: Arquivo Pessoal

A Ponte Internacional da Rota Bioceânica, que ligará Porto Murtinho (MS) a Carmelo Peralta, no Paraguai, entrou na fase final de construção. A estrutura estaiada de 1.294 metros de extensão e 21 metros de largura, com vão central de 354 metros suspenso a 35 metros sobre a calha do Rio Paraguai, teve o fechamento estrutural entre os dois lados programado para o fim de maio, com entrega completa prevista para agosto de 2026. O investimento na ponte supera US\$136 milhões, com financiamento da Itaipu

Binacional e execução do consórcio PyBra sob fiscalização do Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai.

Do lado brasileiro, o pacote inclui o acesso de 13,1 quilômetros que liga a BR-267 à cabeceira da ponte, o contorno rodoviário de Porto Murtinho e o centro de controle aduaneiro integrado, obras a cargo do consórcio PDC Fronteira com investimento de R\$474 milhões do Novo PAC. O conjunto é a peça que faltava para consolidar o Corredor Rodoviário de Capricórnio, a chamada Rota Bioceânica, que conecta o Centro-Oeste brasileiro aos portos de Antofagasta e Iquique, no norte do Chile, passando por Paraguai e Argentina.

Os números explicam o interesse de embarcadores e transportadores. Estimativas oficiais apontam que o corredor pode encurtar em mais de 9,7 mil quilômetros a rota marítima das exportações brasileiras com destino à Ásia, sobretudo as originadas no Sudeste e no Centro-Oeste. Em uma viagem para a China, a redução estimada no tempo de transporte é de 23%, o equivalente a entre 12 e 17 dias a menos em relação ao trajeto atual pelo Porto de Santos, que contorna a África ou desvia pelo Canal do Panamá.

Para o setor de transporte rodoviário internacional, porém, a nova geografia não se resolve apenas com asfalto e concreto. A operação no corredor envolve travessia de fronteiras múltiplas, habilitações específicas como o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), documentação aduaneira em diferentes jurisdições e exigências de segurança para cargas sensíveis. É um terreno que tende a favorecer operadores já estruturados nas rotas do Mercosul.

"A ponte muda a geografia, mas não muda a natureza do negócio. Transporte internacional é uma operação de conformidade: habilitação, documentação, aduana, seguro, rastreamento. Quem já opera o Mercosul com esse rigor há décadas vai conseguir incorporar o novo eixo com segurança. Quem nunca cruzou uma fronteira vai descobrir que o asfalto é a parte fácil", avalia Lucas Vidal Cardoso, diretor comercial da Interlink Cargo, transportadora gaúcha fundada em 1992 e especializada em logística de comércio exterior nas rotas do Mercosul.

A companhia, que movimenta anualmente cerca de US\$225 milhões em mercadorias entre o Brasil e os países do bloco, opera serviço integrado de transporte rodoviário internacional, despacho aduaneiro e armazém geral, com frota própria rastreada. O conjunto de credenciais regulatórias inclui o status de Operador Econômico Autorizado (OEA) da Receita Federal, credenciamento junto ao Ibama e certificação SASSMAQ, exigida para o transporte de produtos químicos e perigosos. A empresa foi reconhecida em 12 edições do prêmio da ADVB/RS na categoria Serviços de Suporte à Exportação.

O desenho aduaneiro da nova fronteira é apontado como variável decisiva para o desempenho do corredor. Governos dos quatro países envolvidos discutem a fiscalização integrada de cargas, e a implantação do centro de controle em cabeceira única em Porto Murtinho busca evitar a duplicidade de paradas que hoje penaliza o transporte na região. Entidades do setor estimam que, nas condições atuais, um caminhão pode levar de sete a oito dias apenas para cruzar Mato Grosso do Sul e o Paraguai, em razão das etapas burocráticas nos dois países.

"O ganho real do corredor vai ser definido na aduana, não na estrada. Se o controle integrado funcionar como projetado, a ponte vira um ativo logístico de primeira linha para o comércio exterior brasileiro. Nosso papel é garantir que a carga do cliente atravesse esse novo eixo com a mesma previsibilidade que entregamos há mais de 30 anos nas rotas consolidadas do Mercosul", afirma Lucas Vidal Cardoso.

Com a entrega da ponte prevista para o segundo semestre e a operação plena do corredor projetada para os próximos anos, a disputa pelo novo eixo já começou. Para as indústrias exportadoras do Centro-Oeste e para as transportadoras habilitadas no Mercosul, Porto Murtinho deixa de ser um ponto distante no mapa e passa a ser candidata a porta de saída do Brasil para o Pacífico.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/06/2026

CADE COBRA DA ANTAQ QUE RESOLVA IMBRÓGLIO SOBRE LEGALIDADE DE COBRANÇA EM TERMINAIS PORTUÁRIOS

Segundo o Cade, a solução deve ser tomada para mitigar a possibilidade de que operadores portuários cobrem valores abusivos e, com isso, distorçam artificialmente a concorrência

Por Beatriz Olivon, Valor — Brasília



Processo partiu de empresa que alega infração à ordem econômica na armazenagem no Porto de Santos — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A Superintendência Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (SG/Cade), em nota técnica, “insiste” que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) institua solução regulatória que elimine “ou pelo menos

reduza substancialmente”, a possibilidade de abuso de posição dominante pelos terminais portuários. No documento, a área técnica recomendou o arquivamento da discussão sobre a legalidade da cobrança do serviço de segregação e entrega de contêineres (SSE ou “taxa THC2) que tramita no órgão antitruste. O caso ainda irá ao Tribunal do Conselho.

A sigla THC2 se refere ao termo em inglês Terminal Handling Charge 2, algo como cobrança para manuseio no terminal. A taxa se refere ao transporte e à entrega de um contêiner para alguém que está fora do terminal portuário. Na prática, o importador que quiser fazer a alfândega em porto seco precisa pagar taxa de movimentação a mais do que aquele que deixar a mercadoria no terminal à beira-mar.

O tema está há mais 20 anos em discussão na Justiça e nos órgãos administrativos. O valor da tarifa portuária varia entre R\$ 400 a R\$ 2 mil por contêiner, a depender do operador e do porto.

A medida a ser adotada pela Antaq, segundo sugestão da SG, pode consistir na obrigatoriedade da incorporação dos custos incorridos pelo SSE ao valor pago a armadores ou no estabelecimento de um preço-teto individual – calculado com base nos custos de cada operador portuário com a prestação do serviço em questão – para a cobrança da taxa.

Para a SG, a solução deve ser tomada para mitigar a possibilidade de que operadores portuários cobrem valores abusivos dos recintos alfandegados, seus concorrentes no mercado de armazenagem de contêineres e, com isso, distorçam artificialmente a concorrência.

A nota técnica consta em processo administrativo em que o órgão analisa a legalidade da cobrança do THC2. Apesar da recomendação, a SG entende que, no caso, deve prevalecer o posicionamento atual da Antaq e, por isso, recomendou o arquivamento do caso.

O processo administrativo foi instaurado em setembro de 2018 a partir de uma representação feita pela Marimex, empresa do setor de armazenagem alfandegada de cargas que atua no Porto de Santos. A empresa apontou possível ocorrência de infração à ordem econômica no mercado de armazenagem alfandegada no Porto de Santos, por meio da cobrança pelo serviço de segregação e entrega de contêineres (taxa THC2) e assédio indevido a seus clientes.

O entendimento da Antaq de que a segregação e entrega de contêineres constitui serviço adicional efetivamente prestado pelo operador portuário está alinhado ao Supremo Tribunal Federal (STF), segundo a nota técnica, no sentido de que a agência reguladora especializada no setor portuário detém maior capacidade institucional e expertise para decidir sobre a legalidade da cobrança por serviços adicionais prestados por operadores portuários.

“Não cabe à SG adotar posicionamento contrário ao da Antaq no sentido de que o serviço de segregação e entrega de contêineres estaria incluso”, afirma a nota.

Mas a SG ressalta que a Brasil Terminal Portuário, enquanto monopolista dos contêineres desembarcados em seu terminal no Porto de Santos (SP), tem capacidade para estabelecer valores artificialmente elevados para o SSE/THC2 com o intuito de prejudicar o funcionamento e desenvolvimento de seus concorrentes no mercado de armazenagem alfandegada.

“Por se tratar de um mercado regulado, entende-se que a questão de se o preço é justo ou excessivo não deve ser tratada pela autoridade de defesa da concorrência nesse momento sem antes a agência reguladora do setor, que foi justamente quem concluiu haver um serviço prestado, definir, com base nos custos individuais de cada operador portuário, qual o valor justo a ser cobrado”, afirma a nota.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/06/2026

GOVERNO LANÇA AGENDA DE COMPETITIVIDADE COM POTENCIAL DE ECONOMIA DE R\$ 341,6 BI AO ANO PARA SETOR PRIVADO

Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços informou que a iniciativa reúne 24 projetos prioritários e substitui a Agenda de Redução do Custo Brasil

Por Giordanna Neves, Valor — Brasília



Márcio Elias Rosa, ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior — Foto: Joédson Alves/Agência Brasil

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) lançou nesta quarta-feira (24) a Agenda Brasil Mais Competitivo, voltada ao aumento da produtividade e da competitividade da economia brasileira. A iniciativa reúne 24 projetos prioritários e, segundo estimativas da pasta, tem potencial para gerar uma economia de R\$ 341,6 bilhões por ano para o setor privado, por meio da redução de burocracias.

A agenda substitui a Agenda de Redução do Custo Brasil e amplia seu escopo ao incorporar temas considerados centrais para a competitividade do país, como melhoria regulatória, transformação digital, inovação, inserção internacional e ambiente de negócios.

Os projetos foram organizados em três eixos principais: infraestrutura, insumos básicos e ambiente jurídico-regulatório. Segundo o Mdic, as medidas buscam reduzir entraves à atividade econômica, elevar a produtividade e criar condições mais favoráveis para investimentos e produção no país.

Entre as iniciativas selecionadas estão propostas para reduzir encargos na conta de energia elétrica, simplificar a abertura e regularização de empresas por meio de um balcão único nacional, modernizar os regimes de resolução bancária, aperfeiçoar o marco de concessões e parcerias público-privadas (PPPs), além de medidas voltadas ao mercado de gás natural e à regulamentação do mercado regulado de carbono, dentre outras.

Durante o lançamento, o ministro do Mdic, Márcio Elias Rosa, afirmou que a busca por maior competitividade deve ser tratada como uma política de Estado.

“Não ter uma agenda como essa, como política do Estado, custa muito para o país. Porque, se nós ficarmos com um hiato de algum período de hesitação num tema como esse, a retomada se torna muito difícil”, afirmou.

A carteira de projetos foi definida a partir de consulta pública realizada entre março e maio deste ano por meio da plataforma Brasil Participativo. Ao todo, foram recebidas 273 contribuições da sociedade.

Participaram do lançamento a secretária de Economia Verde, Descarbonização e Bioindústria do MDIC, Júlia Cruz; o secretário adjunto da Secretaria de Articulação e Monitoramento da Casa Civil, Rodrigo Fonseca; além de representantes da Casa Civil, do BNDES, da CNI, da CNT e do Movimento Brasil Competitivo (MBC).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/06/2026

NA ESTEIRA DO FESTIVAL DE PARINTINS, PROJETO DA COCA-COLA COM GREEN MINING LEVA RECICLAGEM A COMUNIDADES RIBEIRINHAS DA AMAZÔNIA

Projeto piloto percorrerá rios entre Manaus e Parintins para avaliar modelos de coleta de garrafas PET em regiões onde a distância e a falta de infraestrutura dificultam a reciclagem

Por Naiara Bertão, Prática ESG — São Paulo



Projeto piloto de coleta de resíduos na Amazônia percorrerá rios entre Manaus e Parintins — Foto: Coca-Cola/Divulgação

A Coca-Cola Brasil iniciou um projeto piloto para testar modelos de logística reversa adaptados à realidade da Amazônia, onde a reciclagem enfrenta desafios diferentes dos encontrados em outras regiões do país. A iniciativa, desenvolvida em parceria com a Green Mining, a Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas (Sema) e organizações locais, utilizará uma embarcação para percorrer comunidades ribeirinhas entre Manaus e

Parintins promovendo educação ambiental e coleta de resíduos recicláveis.

O projeto, chamado Estação Preço de Fábrica Itinerante, fará paradas em dez comunidades localizadas nos municípios de Careiro da Várzea e Itacoatiara, entre elas Uricurituba Novo, Uricurituba Velho e Caburi, até chegar em Parintins neste sábado (27). A expectativa é recolher mais de 1,5 tonelada de embalagens PET durante a operação, segundo estimativa da Green Mining.

A iniciativa ocorre em um contexto de dificuldades estruturais para a reciclagem na região amazônica. Diferentemente de outras partes do país, onde o transporte de resíduos ocorre principalmente por

rodovias, na Amazônia a movimentação depende dos rios e envolve longas distâncias entre comunidades, centros urbanos e unidades de processamento.

Segundo a Coca-Cola Brasil, o principal desafio da logística reversa na região muitas vezes não está na separação dos materiais recicláveis, mas na viabilidade econômica de transportá-los até locais onde possam ser processados.

“Neste projeto piloto buscamos compreender, na prática, os desafios da logística reversa em comunidades amazônicas. Diferentemente de outras regiões, o principal obstáculo muitas vezes não está na separação dos materiais, mas na viabilidade de transportá-los por longas distâncias até destinos adequados para reciclagem”, afirmou, em nota, Katielle Haffner, diretora de Sustentabilidade da Coca-Cola Brasil.

A empresa afirma que esta primeira edição terá caráter predominantemente educativo e de aprendizado operacional. Além de promover ações de conscientização sobre coleta seletiva, o projeto pretende demonstrar às comunidades que materiais como o PET possuem valor econômico e podem gerar renda quando inseridos em uma cadeia estruturada de reciclagem.

A proposta é inspirada em uma iniciativa já desenvolvida pela Coca-Cola e pela Green Mining em centros urbanos, como São Paulo, onde materiais recicláveis são adquiridos diretamente de catadores. Na Amazônia, o modelo foi adaptado à dinâmica fluvial da região.

“As parcerias são fundamentais porque nenhum desafio complexo se resolve de forma isolada. Este projeto piloto nasce justamente dessa construção coletiva e da oportunidade de levar para as comunidades da Amazônia uma experiência adaptada às características da região”, disse Katielle.



O projeto, chamado Estação Preço de Fábrica Itinerante, terá caráter educativo e de aprendizagem operacional — Foto: Coca-Cola/Divulgação

Infraestrutura limitada

Embora não opere unidades próprias de reciclagem na região, a Coca-Cola afirma atuar por meio de parcerias para fortalecer a cadeia de reciclagem. Em Manaus (AM), a companhia trabalha desde 2024 com a empresa Clean Plastic, responsável pela consolidação e preparação de materiais recicláveis para

processamento, movimentando cerca de 50 toneladas por mês.

A companhia também participa da estruturação da cadeia de reciclagem no Norte por meio da Cirklo, recicladora instalada em Ananindeua (PA), inaugurada em 2025. A unidade tem capacidade para processar até mil toneladas mensais de PET e transformar as embalagens em flocos de resina reciclada.

Segundo a empresa, ampliar a reciclagem na Amazônia depende de investimentos em infraestrutura, fortalecimento de cooperativas e redução dos custos logísticos associados ao transporte dos materiais.

Conexão com o Festival de Parintins

A operação também estará integrada ao Recicla, Galera, programa de educação ambiental realizado durante o Festival de Parintins pela Sema, em parceria com a Associação dos Catadores de Parintins (Ascalpin), Sebrae-AM, Coca-Cola Brasil e outras organizações. Criado em 2022, o projeto já

contribuiu para a destinação adequada de mais de 27 toneladas de resíduos recicláveis durante o evento, segundo dados da secretaria estadual.

Após a chegada da embarcação a Parintins no sábado, os resíduos recolhidos nas comunidades visitadas serão transportados de volta a Manaus juntamente com materiais coletados durante o festival e pela Ascalpin, permitindo testar toda a cadeia logística da operação.

Para Gustavo Biscassi, vice-presidente de Relações Institucionais, Comunicação e Sustentabilidade da Coca-Cola Brasil, a iniciativa busca gerar conhecimento sobre soluções adaptadas à realidade amazônica. “Este projeto piloto nasce dessa visão de continuidade e da importância de desenvolver soluções alinhadas à realidade amazônica”, afirmou.



A operação também estará integrada ao Recicla, Galera, programa de educação ambiental realizado durante o Festival de Parintins pela Sema — Foto: Arthur Castro

O Festival de Parintins é um dos maiores eventos culturais do país e reúne anualmente milhares de pessoas na ilha de Parintins (AM) para assistir à disputa entre os bois-bumbás Caprichoso e Garantido. Com forte influência da cultura amazônica e dos povos indígenas, a celebração também

movimenta a economia local e atrai empresas, organizações sociais e órgãos públicos para ações voltadas ao desenvolvimento da região.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/06/2026

RIQUEZA GERADA PELO SETOR INDUSTRIAL PERMANECEU CONCENTRADA NO BRASIL EM 2024, DIZ IBGE

Apenas oito empresas responderam por 20% do valor de transformação industrial (VTI) naquele ano
Por Alessandra Saraiva e Lucianne Carneiro, Valor — Rio



Imagem do complexo industrial de Tubarão da Vale, em Vitória, no Espírito Santo — Foto: Arquivo/Vale

O Valor da Transformação Industrial (VTI), indicador econômico que mensura riqueza real gerada dentro de uma fábrica, ou setor, permaneceu concentrado no país em 2024. A constatação foi observada nos resultados da Pesquisa Industrial Anual (PIA) – empresa, de 2024, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O estudo foi divulgado nesta

quarta-feira (24).

O VTI naquele ano ficou em R\$ 2,5 trilhões em 2024. Desse total, 20% foram originados de apenas oito empresas, sendo que as indústrias do Sudeste responderam por 60,3% do total.

Do total do VTI, R\$ 2,1 trilhões foram referentes aos ganhos da indústria da transformação, e R\$ 459,3 bilhões originados das indústrias extrativas, em 2024.

Riqueza do setor industrial concentrada no Sudeste

Região respondeu por mais da metade do VTI do país em 2024

Valor da Transformação Industrial (VTI) * em R\$ bilhões
Brasil: 2.500,00



Fonte: IBGE

* indicador que mede riqueza gerada dentro de uma fábrica

na pesquisa foi o resultado encontrado em São Paulo. Essa unidade da federação, sozinha, respondeu por 34,5% do VTI do país em 2024, informaram os pesquisadores do IBGE. O Estado, que abriga maior parque industrial do Brasil, concentra atividades que vão desde alimentos até indústrias química, veículos, farmacêutica, entre outros, lembrou o IBGE. Outro destaque de concentração de riqueza industrial regional, também no Sudeste, foi o Estado do Rio de Janeiro, que abarcou 12,8% do total do VTI em 2024, influenciado por boas performances nas indústrias de petróleo, gás e derivados, naquele ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/06/2026

Por segmentos, a fabricação de produtos alimentícios foi destaque, respondendo sozinha por R\$ 438,9 bilhões do total do VTI no mesmo ano.

Outro recorte detalhado por pesquisadores do IBGE, sobre mensuração de riqueza no setor industrial, foi no ângulo regional. Atrás do Sudeste, o Sul respondeu por segunda maior fatia do VTI (19,1%), seguida por Nordeste (8,4%), Norte (6,3%) e Centro-Oeste (6%), em 2024.

Ao detalhar os dados, Marcelo Miranda, pesquisador do IBGE, lembrou que a concentração regional é “traço persistente” da estrutura industrial brasileira. Isso se deve ao histórico de formação do parque industrial do país. Esse foi desenvolvido, inicialmente, principalmente no Sudeste, bem como estruturas de infraestrutura, mercado consumidor, redes logísticas e disponibilidade de serviços produtivos e localização de cadeias específicas.

Um exemplo de concentração industrial regional no Sudeste também delineado

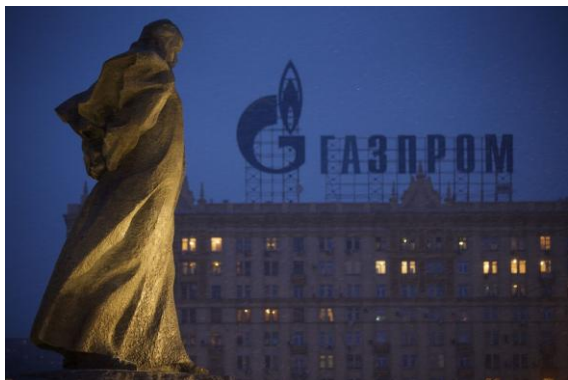
REFINARIA DE MOSCOU ATINGIDA POR ATAQUES DE DRONES DIFICILMENTE RETOMARÁ PRODUÇÃO NESTE ANO, DIZEM FONTES

Operada pela Gazprom Neft, refinaria é a maior fornecedora de combustíveis da região de Moscou
Por Reuters, Valor — Inglaterra

A refinaria de petróleo de Moscou ficará fora de operação por pelo menos seis meses após sofrer danos extensos em ataques de drones ucranianos, disseram duas fontes do setor nesta quarta-feira (24), complicando os esforços da Rússia para enfrentar a escassez de combustíveis em seu vasto território.

A refinaria, localizada nos arredores ao sul da capital russa, é a maior fornecedora de combustíveis da região de Moscou. Ela foi atingida duas vezes neste mês por drones ucranianos, o que forçou a paralisação de suas operações.

“Levará pelo menos meio ano para ser reparada”, disse uma das fontes sobre os danos na refinaria de Moscou.



— **Foto: Associated Press**

A Gazprom Neft, que opera a instalação, não respondeu a um pedido de comentário. A Ucrânia intensificou os ataques contra a infraestrutura energética russa por meio de drones de longo alcance. A Rússia, por sua vez, continua lançando mísseis contra alvos ligados aos setores de energia e defesa em cidades ucranianas e seus arredores.

Os ataques ucranianos retiraram de operação uma parcela significativa da capacidade de refino de petróleo da Rússia, provocando escassez de derivados, aumento dos preços dos combustíveis e longas filas em postos de abastecimento em muitas regiões espalhadas pelos 11 fusos horários do país.

A refinaria de Moscou, que já foi alvo de ataques diversas vezes, processou 11,6 milhões de toneladas métricas de petróleo em 2024, produzindo 2,9 milhões de toneladas de gasolina e 3,2 milhões de toneladas de diesel, segundo os dados mais recentes disponíveis.

Diante da escassez de combustíveis, a Rússia está considerando proibir as exportações de diesel, afirmou na terça-feira o vice-primeiro-ministro Alexander Novak.

Enquanto isso, o jornal Vedomosti informou que o governo também avalia importar combustíveis para combater a falta de oferta, especialmente na Crimeia, onde a venda de gasolina ao público foi suspensa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CARGAS PERIGOSAS MAL DECLARADAS REPRESENTAM AMEAÇA CONSTANTE PARA NAVEGAÇÃO E CADEIAS DE SUPRIMENTO, ALERTA WSC

Por Danilo Oliveira Navegação 24/06/2026 - 16:42



Um levantamento divulgado, nesta quarta-feira (24), pela Allianz mostra que, a cada 17 dias, ocorre um incêndio em um navio porta-contêiner, ressaltando o risco persistente que produtos perigosos declarados incorretamente ou não declarados representam para tripulantes, o transporte marítimo e cadeias de suprimentos globais. O relatório ‘Allianz Safety & Shipping Review 2026’ aponta que carga declarada incorretamente ainda é o principal fator para esse tipo de incidente a bordo dos contêineres.

“Produtos perigosos não declarados ou declarados erradamente são uma ameaça conhecida e evitável para marítimos, navios, cargas e meio ambiente marinho. Não é uma questão burocrática. É uma questão de segurança que coloca vidas em risco”, disse o presidente e CEO do World Shipping Council (WSC), Joe Kramek.



“A grande maioria dos transportadores marítimos faz a coisa certa. Mas um pequeno grupo de atores irresponsáveis está negligenciando procedimentos, ocultando riscos e criando perigos para todos na cadeia de suprimentos. Eles também estão prejudicando os embarcadores responsáveis que seguem as regras”, acrescentou o executivo do Conselho Mundial de Navegação.

Em resposta a este aumento das ameaças, o WSC informou que vêm implementando um programa de segurança da carga — uma ferramenta de triagem com uso de inteligência artificial voltada para identificar onde existe alto risco nos embarques, antes que elas sejam carregadas. O conselho citou o caso de uma remessa que foi descrita como “ferramentas manuais” que foi flagrada e foi descoberto que tratava-se de ferramentas com baterias a base de lítio que, se não manejadas corretamente, podem provocar um risco alto de incêndio. Segundo o conselho, este foi um dos milhares de incidentes que o programa conseguiu prevenir.

Os dados mais recentes da Allianz também destacam o risco de incêndios em navios que transportam veículos, com registros desse tipo de incidente a cada 37 dias. A WSC afirma que vêm se esforçando junto à Organização Marítima Internacional (IMO) para apoiar a atualização das regulamentações, a fim de melhorar a segurança contra incêndios em navios Ro-Ro, incluindo o transporte seguro de veículos elétricos.

“A indústria fará sua parte, mas não pode resolver esse desafio sozinha. Existem regras internacionais já em vigor para proteger marítimos, navios, cargas e a cadeia global de suprimentos. Os governos e os reguladores devem aplicá-las”, afirmou Kramek.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/06/2026

APÓS ATAQUE HACKER, ANTAQ RETOMA PRAZOS PROCESSUAIS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 24/06/2026 - 16:00



Diretor-geral determinou aplicação da suspensão dos prazos desde 13 de maio, até ontem (23/06). Invasão cibernética afetou sistemas corporativos da autarquia, incluindo o SEI

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) determinou a retomada, a partir desta quarta-feira (24), dos prazos contratuais suspensos, a partir do último dia 13 de maio até ontem (23), por conta do ataque cibernético que demandou a manutenção técnica dos sistemas corporativos da agência reguladora, incluindo o Sistema Eletrônico de

Informações (SEI). Nesse período, empresas e entidades setoriais vêm relatando à Portos e Navios que os sistemas permaneceram indisponíveis ou operaram de forma intermitente.

O diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, levou em conta que os sistemas corporativos da agência apresentaram indisponibilidade temporária, bem como disponibilidade intermitente, com períodos alternados de funcionamento e de indisponibilidade, comprometendo a regular condução das atividades administrativas e processuais. A decisão considerou a necessidade de resguardar o direito das partes e evitar prejuízos processuais decorrentes da indisponibilidade dos sistemas eletrônicos, com base em portaria da agência, de 2022, que trata do regulamento do petiçãoamento e intimação por meios eletrônicos.

Dias ressaltou que os prazos processuais serão retomados a partir de hoje (24), data de publicação da portaria, sem prejuízo às partes interessadas. A suspensão de prazos se aplica a todos os processos administrativos que dependam da utilização dos sistemas eletrônicos da agência. “A indisponibilidade é aferida pela área de tecnologia da informação da Antaq, com disponibilização de relatório no portal eletrônico da agência”, determinou o diretor-geral.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/06/2026

PLANO DE EVACUAÇÃO EM ORMUZ ENVOLVERÁ 11 MIL MARÍTIMOS, DIZ IMO

Por Danilo Oliveira Navegação 23/06/2026 - 23:00



Operação de larga escala será conduzida em cooperação com estados-membros e indústria marítima. Agência da ONU registrou mais de 40 ataques a embarcações desde o começo do conflito no Oriente Médio, em fevereiro

A Organização Marítima Internacional (IMO) anunciou, nesta terça-feira (23), um plano de evacuação do Estreito de Ormuz, que será conduzido em cooperação com os estados-membros e representantes da indústria. A agência da ONU espera que cerca de 11 mil marítimos sejam evacuados da região. Desde quando o conflito no

Oriente Médio começou, no último dia 28 de fevereiro, a IMO verificou ao menos 46 ataques a embarcações internacionais no canal e em seus arredores.

“Vamos iniciar a implementação de um plano de evacuação de 11 mil marítimos ainda retidos na região. Essa operação de larga escala será conduzida em estreita cooperação com Irã, Omã e outros países costeiros na região, os Estados Unidos e representantes da indústria marítima”, informou em nota o secretário-geral da IMO, Arsenio Dominguez.

A declaração ocorreu após a assinatura do memorando de entendimentos entre o Irã e os Estados Unidos. “Após meses de dificuldades e dificuldades para milhares de marítimos inocentes e de impacto negativo para o mundo todo, saúdo o acordo de paz firmado entre EUA e Irã, marcando um passo decisivo para restaurar a segurança marítima e encerrar os inaceitáveis ataques contra civis da navegação”, disse Dominguez.

Ele prestou homenagem aos 14 tripulantes inocentes que morreram tragicamente durante o conflito. “Garantimos as medidas de segurança necessárias e verificamos as condições para uma navegação segura, a fim de apoiar essas operações. Mantemos nosso compromisso em assegurar a segurança dos marítimos e a continuidade do comércio global”, concluiu o secretário-geral da IMO.

Nesta terça-feira (23), o Escritório Hidrográfico Nacional, ligado à Marinha Real do Omã, divulgou um aviso de navegação com as coordenadas para o tráfego seguro das embarcações pelo Estreito de Ormuz. No comunicado, o órgão destacou que trabalhou em coordenação com a IMO para viabilizar uma opção segura de corredor marítimo temporário a todos os navios. A autoridade ressaltou que, devido ao elevado risco de colisão no ambiente atual, é necessário uma evacuação ‘controlada e gradual’ das embarcações.

“O Sultanato de Omã, com base em suas responsabilidades para com o Estreito de Ormuz e em sua importância para a economia global, e de acordo com seu compromisso contínuo com o Direito Internacional e o Direito Marítimo, garantirá a liberdade de navegação no estreito sem a imposição de quaisquer pedágios, em consonância com os resultados e esforços alcançados pelos Estados Unidos e pela República Islâmica do Irã”, informou o órgão do Omã no comunicado.

O escritório acrescentou que, para mitigar esses riscos, a IMO desenvolveu uma abordagem faseada em grupos de embarcações com a plena coordenação das autoridades do Omã. Segundo o documento, divulgado pela IMO, os relatórios atuais indicam duas rotas temporárias que podem ser utilizadas por embarcações que partem do estreito: Uma ao sul e outra ao norte do atual esquema de separação de tráfego, que não é indicado por falta de segurança no momento.

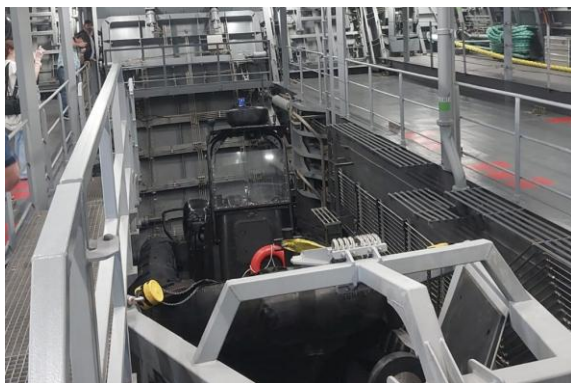
Conforme as orientações do órgão, os navios devem garantir que seus AIS (sistemas de identificação automática) estejam ligados durante a travessia. As embarcações também precisam cumprir todas as instruções emitidas pelos estados costeiros via VHF.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2026

EMGEPRON ABRE CONCORRÊNCIA PARA FORNECIMENTO DE LANCHAS PARA FRAGATAS TAMANDARÉ

Por Danilo Oliveira Indústria naval 23/06/2026 - 19:55



Embarcações militarizadas deverão ter 11 metros de comprimento e serão utilizadas para transporte de pessoal, equipamentos e em operações específicas das missões do navio-escolta da Marinha do Brasil

A Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) realiza uma concorrência para contratação de um fornecedor de embarcações militarizadas, destinadas à função de lancha orgânica de 11 metros de comprimento das fragatas da classe Tamandaré, que estão sendo construídas no estaleiro TKMS Brasil Sul, em Itajaí (SC).

A licitação ocorrerá em modo de disputa fechado. O

critério de julgamento levará em consideração a melhor combinação de técnica e preço e regime de execução por contratação integrada.

O período para envio de documentação via sistema foi aberto na última segunda-feira (22) e vai até o próximo dia 25 de agosto, data da abertura da sessão pública. Haverá ainda uma reunião de esclarecimentos no próximo dia 23 de julho, às 9h30. Mais informações pelo email: licitacao@emgepron.gov.br. Poderão participar empresas nacionais ou estrangeiras, com sede ou representante legal domiciliado no Brasil, que seja especializada em obras e que atenda a todas as exigências estabelecidas no edital e em seus anexos. A habilitação deverá ser divulgada no dia 21 de setembro, com prazo recursal até 28 do mesmo mês e resultado final previsto para o dia 6 de outubro.

O sigilo do orçamento, segundo a Emgepron, tem por finalidade evitar a influência do valor estimado na formulação das propostas pelos licitantes, visando à obtenção da proposta mais vantajosa para a administração. "Considerando que o presente certame será realizado no modo de disputa fechado, o orçamento estimado será divulgado após a abertura e classificação das propostas, ou durante a fase de negociação, quando cabível, observados os princípios da competitividade, economicidade e transparência", informou a empresa no edital.

De acordo com o edital, o valor proposto deverá incluir todos os custos e despesas, diretos ou indiretos, incluindo atividades de engenharia, documentação técnica, materiais, equipamentos, fornecimento de sobressalentes e ferramentas especiais, fabricação e comissionamento da embarcação, testes de integração das lanchas com o sistema de lançamento e recolhimento pelas fragatas.

Despesas logísticas, custos relacionados à contratação e à manutenção das garantias financeiras, encargos, bem como quaisquer outras despesas, de qualquer natureza, no Brasil ou no exterior, incidentes e/ou decorrentes de todas as atividades necessárias à execução deverão estar presentes na proposta. O preço para entrega das lanchas na Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí também deverá ser considerado pelos proponentes.

O edital prevê o fornecimento de duas embarcações militarizadas tipo RIB, que deverão ter seus projetos básico e detalhado, construção e provas, como parte do escopo do contrato. Os concorrentes deverão apresentar todos os componentes e acessórios dos sistemas de casco, de propulsão e

governo, de geração de energia, de comunicação exterior, de navegação, de fundeio, de amarração, luzes de navegação e demais itens especificados.

As lanchas serão utilizadas para o transporte de pessoal, equipamentos e para a realização de operações específicas no cumprimento das missões atribuídas às fragatas Tamandaré. As regras também estabelecem que as lanchas sejam capazes de operar em diversas condições climáticas e marítimas, garantindo segurança e eficiência nas missões, atendendo aos requisitos operativos dos navios pela Marinha do Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2026

PORTO DE SANTOS DETALHA PACOTE BILIONÁRIO DE OBRAS PARA AMPLIAR CAPACIDADE LOGÍSTICA

Da Redação Portos e logística 23/06/2026 - 18:19



A Autoridade Portuária de Santos (APS) apresentou nesta terça-feira (23) um pacote de projetos de infraestrutura que somam investimentos bilionários em ampliação viária, dragagem e geração de energia, com foco em aumentar a eficiência logística do maior porto do país. As iniciativas incluem a expansão da Avenida Perimetral na margem esquerda, a concessão do canal de acesso ao porto e a relicitação da Usina Hidrelétrica de Itatinga, entre outros empreendimentos estruturantes.

Um dos destaques é a ampliação da Avenida Perimetral na margem esquerda, com investimento estimado em R\$ 1 bilhão, projeto que prevê melhoria do fluxo de caminhões e integração com áreas retroportuárias em Guarujá. Segundo a APS, a obra está em fase de análise interna e depende de aprovação da ANTAQ, com início previsto para outubro de 2026, integrando-se ao plano mais amplo do governo federal de investir R\$ 12,6 bilhões no complexo santista entre 2024 e 2028.

Outro eixo relevante é o aprofundamento e a concessão do canal de acesso ao Porto de Santos, que tem previsão de investimentos de R\$ 6,45 bilhões e contempla a ampliação do calado dos atuais 15 metros para até 17 metros, permitindo a operação de navios de maior porte e aumento da competitividade do porto em rotas de longo curso. O processo de licitação do canal foi anunciado pelo Ministério de Portos e Aeroportos em 2025 como parte do pacote de 12 projetos estratégicos mapeados para o porto.

No campo energético, o pacote contempla a relicitação da Usina Hidrelétrica de Itatinga, com investimento próximo de R\$ 500 milhões, que estabelece como contrapartida a repotencialização da planta, elevando a capacidade de geração de 12 para 30 megawatts (MW). O modelo proposto também incentiva a produção de energia renovável adicional, que poderá, no futuro, abastecer operações portuárias e navios de cruzeiro, alinhando o complexo a metas de descarbonização do setor marítimo.

Os projetos anunciados se somam a investimentos privados já em curso no Porto de Santos, como o pacote de R\$ 1,9 bilhão da Brasil Terminal Portuário (BTP) para expansão do terminal de contêineres, aquisição de guindastes STS e RTGs eletrificados e aumento da capacidade para cerca de 3.500 tomadas reefer, autorizado em 2023. Em outra frente, o Ministério de Portos e Aeroportos autorizou em 2025 aportes de R\$ 1,24 bilhão em infraestrutura de passageiros no porto, como parte de um programa nacional de R\$ 4,7 bilhões em investimentos privados na infraestrutura portuária brasileira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2026

ANTAQ É A 2ª MELHOR AGÊNCIA REGULADORA EM QUALIDADE DA INFORMAÇÃO DE CUSTOS, APONTA TESOURO

Da Redação Portos e Logística 23/06/2026 - 18:11



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) foi classificada como a 2ª melhor agência reguladora federal em qualidade da informação de custos no Ranking da Qualidade da Informação de Custos 2025, elaborado pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN). No consolidado geral do levantamento, que avaliou 175 órgãos e entidades da Administração Pública Federal, a autarquia ligada ao setor aquaviário alcançou a 10ª posição, com nota 7,868 em uma escala de 0 a 10.

O ranking do Tesouro Nacional analisa a qualidade das informações de custos reportadas, com base em critérios como regularidade e dispersão dos dados, grau de personalização das informações para centros de custos e economicidade no uso de recursos. Entre as agências reguladoras, a Antaq ficou atrás apenas da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que lidera a categoria e também aparece entre as instituições com melhor desempenho no ranking global.

De acordo com a STN, o objetivo da iniciativa é incentivar o aprimoramento contínuo da contabilidade de custos no setor público, reforçando transparência, governança e uso eficiente de recursos orçamentários. Em 2024, a Antaq ocupava a 3ª posição entre as agências, e o avanço para o 2º lugar na edição mais recente é atribuído, segundo a própria Agência, a ações de melhoria nos processos internos de registro, tratamento e divulgação dos dados de custos.

Para o setor portuário e de navegação, o reforço da governança de custos na Antaq tende a impactar a qualidade das análises regulatórias e o acompanhamento econômico-financeiro de concessões, arrendamentos e autorizações, uma vez que a autarquia utiliza informações de custos e receitas para subsidiar decisões sobre tarifas, investimentos e equilíbrio contratual. O ranking integra a agenda de transparência do Tesouro, detalhada no Relatório Foco em Custos, que reúne a visão dos custos do governo federal e a comparação de desempenho entre órgãos e entidades avaliados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2026

PORTO DE ITAJAÍ RECEBE NAVIO BYD CHANGSHA COM MAIS DE 7,2 MIL VEÍCULOS

Da Redação Portos e Logística 23/06/2026 - 18:07



O Porto de Itajaí recebeu o navio ro-ro BYD Changsha com mais de 7,2 mil veículos da montadora chinesa BYD, em nova escala de grande porte que consolida o terminal catarinense como um dos principais pontos de entrada de automóveis eletrificados no país, informou a administração portuária. A operação integra um ciclo de duas atracações da montadora em 2026, que somam aproximadamente 11,7 mil unidades movimentadas no porto sob coordenação da JBS Terminais.

Segundo o porto, o BYD Changsha é dedicado ao transporte de veículos e integra a frota de navios próprios da montadora, que vem utilizando Itajaí para desembarcar lotes de veículos elétricos e híbridos plug-in destinados ao mercado brasileiro. Antes da chegada do Changsha, em maio, o terminal já havia recebido o navio Grande Shanghai, também com veículos da BYD, em escala que movimentou 4.585 unidades.

Com as duas operações, a movimentação automotiva da BYD em Itajaí deve superar 11,7 mil veículos no ano, reforçando o porto como corredor especializado para cargas ro-ro de alto valor agregado. A administração portuária destaca que essas escalas exigem forte coordenação logística entre o terminal, transportadoras rodoviárias e a cadeia de distribuição, envolvendo dezenas de caminhões-cegonha e operação em múltiplos turnos para garantir a fluidez do desembarque dos veículos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2026

PORTOS DO PARANÁ DESTINA R\$ 16 MILHÕES À RECUPERAÇÃO DE PAVIMENTOS EM PARANAGUÁ

Da Redação Portos e logística 23/06/2026 - 18:03



A Portos do Paraná vai investir cerca de R\$ 16 milhões na recuperação e melhoria de pavimentos em vias estratégicas de Paranaguá, com foco em acessos ao porto e áreas de apoio logístico, informou a empresa pública estadual. Os recursos integram o programa de manutenção e qualificação da infraestrutura viária do entorno portuário, que já vinha recebendo aportes em contratos anteriores de recuperação de ruas e avenidas utilizadas por caminhões e veículos de apoio.

Segundo a autoridade portuária, o novo pacote contempla serviços de manutenção, recomposição e reforço de pavimento em concreto e asfalto, incluindo adequações na faixa portuária e no Pátio de Triagem Mário Lobo Filho, que concentra o fluxo de caminhões antes do acesso ao cais. As obras visam corrigir pontos de desgaste causados pelo tráfego intenso de veículos pesados, aumentando a durabilidade das vias e a segurança operacional para motoristas e pedestres na região.

O investimento soma-se a aportes anteriores da Portos do Paraná em infraestrutura urbana no litoral, que ultrapassaram R\$ 28 milhões em recuperação de vias em Paranaguá e Antonina, com foco em corredores logísticos que ligam o porto à malha rodoviária e às áreas urbanas. Em paralelo, o governo estadual mantém convênios com a prefeitura de Paranaguá para pavimentação em concreto de ruas próximas ao porto, em projetos orçados em R\$ 35,7 milhões, reforçando a integração entre obras urbanas e necessidades operacionais do complexo portuário.

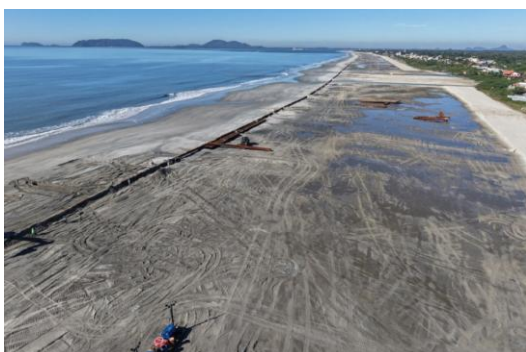
De acordo com a Portos do Paraná, a melhoria contínua da malha viária de acesso é considerada componente essencial para a eficiência logística e a competitividade do Porto de Paranaguá, que responde por uma fatia relevante das exportações de grãos sólidos, carnes e derivados agrícolas do país. A previsão é de que as intervenções viárias sejam realizadas de forma faseada, de modo a reduzir interferências nas operações portuárias e no tráfego urbano durante a execução das obras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2026

ALARGAMENTO DA PRAIA DE ITAPOÁ ENTRA NA ÚLTIMA ETAPA

Da Redação Portos e logística 23/06/2026 - 18:03



As obras de alargamento da orla de Itapoá entraram na fase final. A Praia Figueira do Pontal será o último trecho contemplado, com o início da alimentação dos 800 metros desta faixa de areia previsto para a próxima sexta-feira (26). No último sábado (20), foram concluídos os trabalhos na orla da Praia Princesa do Mar. A recomposição começou em outubro pela praia Pontal do Norte, que recebeu o maior volume de sedimentos. De acordo com a administração do Porto de São Francisco do Sul, os trabalhos de



engordamento alcançaram 93% de execução. Dos 8,8 quilômetros previstos no projeto, 7,3 quilômetros já receberam areia.

A recomposição da costa é realizada em paralelo à dragagem do canal externo da Baía da Babitonga. Parte dos sedimentos retirados do fundo do mar está sendo utilizada no alargamento das praias de Itapoá. O aprofundamento do canal permitirá a navegação de embarcações de maior porte para os portos da região. A dragagem do canal de acesso à Baía da Babitonga registra cerca de 62% de execução. Ao todo, está prevista a remoção de 12 milhões de metros cúbicos (m³) de sedimentos, sendo metade destinada às obras de alimentação da praia.

Os serviços em Itapoá tiveram início em outubro do ano passado e possuem prazo contratual de conclusão em setembro de 2026. A recomposição da orla começou pela praia Pontal do Norte, que recebeu o maior volume de sedimentos. Em seguida, os trabalhos avançaram para a praia Princesa do Mar, no extremo Norte do município. Nesta nova etapa, a intervenção chega à Praia Figueira do Pontal, localizada ao sul de Itapoá, próxima à região portuária. A estimativa é que sejam depositados 465 mil m³ de areia no local.

A dragagem de aprofundamento do canal de acesso à Baía da Babitonga possibilitará a atracação de embarcações de até 366 metros de comprimento, com carga máxima. Atualmente, no Complexo Portuário da Baía da Babitonga, é possível a atracação de embarcações com até 336 metros, com capacidade para 10 mil TEUs. Com a obra, essa capacidade aumentará para 16 mil TEUs. A expectativa é que, para os navios que usam o Porto de São Francisco, haverá uma economia de R\$ 20 milhões por ano, com a dispensa de fundeio intermediário.

A obra de R\$ 333 milhões foi viabilizada por meio de uma parceria entre os portos de São Francisco do Sul e Itapoá. O porto público de São Francisco aportará R\$ 33 milhões, enquanto o terminal privado Itapoá, que investirá R\$ 300 milhões. Esse investimento privado será devolvido de modo parcelado até 2037. O ressarcimento para Itapoá será em cima do adicional de tarifas portuárias geradas pelo acréscimo no número de navios que atracarem no porto e pelo aumento no volume de carga movimentada, a partir da conclusão da obra de aprofundamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 24/06/2026