

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 106/2026
Data: 25/06/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO AMPLIA CALADO OPERACIONAL E AUMENTA CAPACIDADE DE CARGA	4
PORTO DE PARANAGUÁ SUPERA SANTOS E ASSUME VICE-LIDERANÇA NACIONAL NA MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS.....	5
EXTENSÃO DA MALHA NORTE AMPLIA ESCOAMENTO DE GRÃOS DO CENTRO-OESTE PARA O PORTO DE SANTOS	6
ANTAQ CONQUISTA 2º LUGAR ENTRE AGÊNCIAS REGULADORAS EM RANKING DE QUALIDADE DA INFORMAÇÃO DE CUSTOS....	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO.....	8
CONSTRUÇÃO CIVIL EM PE GERA 9 MIL VAGAS E MOVIMENTA R\$ 39,7 MI EM SEGUROS	8
EM PELEJA DE QUASE 30 ANOS, PIAUÍ BUSCA R\$ 3,5 BI POR PRIVATIZAÇÃO DE ENERGIA	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	11
SELEÇÃO DE OPERADOR PARA TRAVESSIA MANAUS–CAREIRO DA VÁRZEA TEM CRONOGRAMA RETOMADO PELA ANTAQ .	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	11
AEROPORTOS REGIONAIS GANHAM IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA PARA O AGRONEGÓCIO BRASILEIRO	11
MPOR REFORÇA INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO PARA FESTIVAL DE PARINTINS	13
PARANÁ-TIETÊ: A HIDROVIA QUE INTEGRA TRÊS REGIÕES E IMPULSIONA A ECONOMIA BRASILEIRA.....	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	16
MINISTRO DOS TRANSPORTES ACOMPANHA INÍCIO DAS OBRAS DA ESTRADA BOIADEIRA, NO PARANÁ	16
EXAMES PRÁTICOS DE DIREÇÃO BATEM RECORDE E ALCANÇAM 2,3 MILHÕES EM 2026	17
MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA NOVA ETAPA DA TRAVESSIA URBANA DE SANTA MARIA E VISTORIA PONTE DO FANDANGO, NO RS	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	19
EDITORIAL – HIDROVIAS: OBRAS ANUNCIADAS, NOVAS EXPECTATIVAS.....	19
INSIGHT – DIREITO - CABOTAGEM: OS DESAFIOS DA ADAPTAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS APÓS O BR DO MAR	20
POLÍTICA - MPE SE MANIFESTA CONTRA SUSPENSÃO DE PESQUISA	21
NACIONAL - HUB – CURTAS - PROJETO AMPLIA CONSULTA A POVOS TRADICIONAIS E PODE IMPACTAR CONCESSÃO DA FERROGRÃO	22
<i>Santoro e a Ferrogrão.....</i>	<i>22</i>
<i>Consulta obrigatória aos povos indígenas.....</i>	<i>23</i>
<i>Lei de Meio Ambiente.....</i>	<i>23</i>
<i>Palavra final.....</i>	<i>23</i>
<i>Novo alcance.....</i>	<i>23</i>
POLÍTICA – SENADOR ATUOU CONTRA O MASTER, DIZ HADDAD	24
POLÍTICA - DEPUTADO QUE ACUSOU PT DE MANDAR MATAR BOLSONARO É CONDENADO	25
POLÍTICA - LULA DÁ AVAL PARA CANDIDATO PRÓPRIO EM MG.....	26
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SUAPE MOVIMENTA 11,2 MILHÕES DE TONELADAS E CRESCE 26,9%	26
TRANSPORTES – PORTOS – ANTAQ AUTORIZA TESTES EMERGENCIAIS	28
EM TERMINAL DO PORTO PIAUÍ	28
TRANSPORTES – PORTOS – TCP MOVIMENTA 690 MIL TEU ATÉ MAIO, COM ALTA PUXADA POR CARGA CHEIA.....	28
TRANSPORTES – PORTOS – PORTO DE PARANAGUÁ ASSUME VICE-LIDERANÇA EM MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS.....	29
TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - PORTO DE SANTOS NÃO PODE MAIS ESPERAR.....	30
TRANSPORTES - HIDROVIAS - MPOR ANUNCIA DRAGAGEM E CONCESSÃO INÉDITA NO SISTEMA HIDROVIÁRIO DO SUL	31
TRANSPORTES - HIDROVIAS - ECLUSA DE AMARÓPOLIS PASSA POR PRIMEIRA RENOVAÇÃO INTEGRAL EM 50 ANOS	32
TRANSPORTES - AEROPORTOS - ANAC ABRE CONSULTA PARA REPACTUAÇÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA.....	33
TRANSPORTES - AEROPORTOS - AVIAÇÃO BRASILEIRA BATE RECORDE DE 54,9 MILHÕES DE PASSAGEIROS ATÉ MAIO	34
LOGÍSTICA - VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA IMPULSIONA APOSTA EM CONDOMÍNIO LOGÍSTICO	36
LOGÍSTICA - UNIFRANGO INVESTE R\$ 20 MILHÕES EM AMPLIAÇÃO DE CD NO PARANÁ.....	37
LOGÍSTICA – GALPÕES ATRAEM R\$ 1 BILHÃO EM TRANSAÇÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	38
LOGÍSTICA – FEDEx EXPANDE FROTA ELÉTRICA E CHEGA A 53 VEÍCULOS NO PAÍS	39
PETRÓLEO E GÁS - BÚZIOS BATE RECORDE E ALCANÇA 1,1 MILHÃO DE BARRIS DE PETRÓLEO POR DIA	39
PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO CAI PELO TERCEIRO DIA COM ALÍVIO EM ORMUZ.....	40
PETRÓLEO E GÁS - ACORDO EUA-IRÃ REDUZ PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS NO BRASIL EM JUNHO	41
PETRÓLEO E GÁS - MERCADO INTERNO ESTÁ ABASTECIDO, AFIRMA ANP	42
ENERGIA - TCU DÁ AVAL PARA SEGUNDA ETAPA DO LEILÃO DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA	43



ENERGIA - ANEEL VÊ 88 MW DE POTÊNCIA IRREGULAR	44
ENERGIA – OPINIÃO – BATERIAS E O NOVO MARCO REGULATÓRIO DO ARMAZENAMENTO DE ENERGIA NO BRASIL	44
AGRONEGÓCIO - INVESTIMENTOS NO OESTE DA BAHIA SUPERAM R\$ 3,3 BI E PROJETAM SAFRA RECORDE	46
JUSTIÇA - GILMAR MENDES FAZ NOVO PEDIDO DE EXTRADIÇÃO DE CARLA ZAMBELLI	47
JUSTIÇA – CASO DARK HORSE: FACHIN PEDE ANÁLISE	48
JUSTIÇA – MORAES VÊ POSSÍVEL FALTA GRAVE DE BOLSONARO POR TER EM CASA	49
JUSTIÇA - STM REJEITA RECURSO DO EX-PRESIDENTE	50
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - QUANDO A TORCIDA ENTRA NA EMPRESA: LIDERANÇA, COMUNICAÇÃO E BOM SENSO EM TEMPOS DE COPA	51
INTERNACIONAL - TERREMOTOS NA VENEZUELA PODEM TER FEITO MAIS DE 10 MIL VÍTIMAS	52
INTERNACIONAL - EMBAIXADOR NEGA FIM DE SANÇÕES AO IRÃ	53

JORNAL O GLOBO – RJ..... 54

PF FAZ OPERAÇÃO QUE MIRA ACIONISTA DA AMERICANAS E EXECUTIVOS DE BANCOS; JUSTIÇA DETERMINA BLOQUEIO DE ATÉ R\$ 54 BI	54
PETROBRAS VAI PRECISAR IMPORTAR DIESEL EM JULHO, DIZ MAGDA CHAMBRIARD	57
BC DIZ QUE MEDIDAS ECONÔMICAS DO GOVERNO LULA PODEM GERAR RISCOS PARA ALTA DA INFLAÇÃO	58
GENERAL MOTORS AMPLIA INVESTIMENTOS NO PAÍS PARA R\$ 10,5 BILHÕES E FOCARÁ EM CARROS HÍBRIDOS	59
BRASKEM PEDE SUSPENSÃO DE COBRANÇAS, APÓS FRACASSO NA NEGOCIAÇÃO INICIAL DE DÍVIDA BILIONÁRIA COM CREDORES	61

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 63

INVESTIMENTO BILIONÁRIO VAI TRANSFORMAR LAMA VERMELHA EM MATÉRIA-PRIMA VERDE PARA INDÚSTRIA DE AÇO	63
DO APAGÃO À SAÚDE: COMO A ENERGIA NUCLEAR PODE TRAZER SEGURANÇA ELÉTRICA E SALVAR VIDAS	66
LULA DIZ QUE BRASIL PRODUZIRÁ AO MENOS 70% DE TODO O FERTILIZANTE QUE PRECISA	67
EMPRESA DESENVOLVE TECNOLOGIA PARA REFINAR LÍTIO NO BRASIL COM CUSTO INFERIOR AO DA CHINA	68

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 70

SILVIO COSTA FILHO É INDICADO PARA ASSUMIR LIDERANÇA DA MAIORIA NA CÂMARA	71
CARGUEIRO RELATA SUSPEITA DE ATAQUE AO CRUZAR O ESTREITO DE ORMUZ	71
TERREMOTOS NA VENEZUELA DEIXAM AO MENOS 188 MORTOS E MAIS DE 200 SOTERRADOS	72
EUA TÊM APENAS UM PORTA-AVIÕES NO PACÍFICO NAS ÚLTIMAS 22 SEMANAS	75

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 76

SAAM E SCHOTTEL FIRMAM PARCERIA PARA OTIMIZAR MANUTENÇÃO DE REBOCADORES	76
INVESTIMENTOS FEDERAIS EM INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA CRESCEM 75,9% E TRANSPORTE DE CARGAS SUPERA 322 MILHÕES DE TONELADAS	77
RELATÓRIO VERIFICA QUASE 1.500 CONTÊINERES PERDIDOS EM ALTO-MAR EM 2025	78
EM SC, LULA PARTICIPARÁ DO LANÇAMENTO DE FRAGATA E VISITARÁ OBRAS NO DETROIT	78
CAMPO DE BÚZIOS BATE NOVO RECORDE E ATINGE 1,1 MILHÃO DE BARRIS POR DIA	79
FÁBIO LAVOR E CLÁUDIO LOUREIRO - TRANSIÇÃO NO CENTRONAVE	80
FUSÃO ENTRE SUBSEA7 E SAIPEM RECEBE AVAL DO CADE SEM RESTRIÇÕES	81
GOVERNO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA PROJETOS DA HIDROVIA LAGOA MIRIM	82
PORTOSRIO E CTB-RJ FIRMAM MEMORANDO PARA IMPULSIONAR ECONOMIA DO MAR NO RIO DE JANEIRO	84
PORTOCEL ALCANÇA 50 MIL CARROS MOVIMENTADOS EM 2026	84

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 85

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	85
--	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO AMPLIA CALADO OPERACIONAL E AUMENTA CAPACIDADE DE CARGA

Homologação da Autoridade Portuária e da Marinha eleva limite de operação para 9,1 metros e deve ampliar a eficiência logística e a competitividade do terminal

Por A Tribuna.com.br 25 de junho de 2026



Acesso ao terminal administrado pelo Governo Estadual é feito por um canal aquaviário de até 25 metros (Foto: Semil/Divulgação)

O Porto de São Sebastião, no Litoral Norte, poderá operar com uma capacidade significativamente maior. Em decisão publicada nesta quarta-feira (24), a Autoridade Portuária, em conjunto com a Marinha, homologou a ampliação do Calado Máximo Operacional (CMO), elevando o limite de 8,7 metros para 9,1 metros - independentemente do regime de marés.

“Apesar de sua natureza essencialmente técnica, a mudança carrega impactos econômicos diretos, pois com embarcações mais carregadas, o terminal ganha eficiência logística e competitividade - um diferencial estratégico num setor extremamente sensível a ganhos de produtividade e variações nos custos operacionais”, explica, em nota, a Companhia Docas de São Sebastião.

O calado é a distância entre a superfície da água e o ponto mais profundo da embarcação, conhecido como quilha. A novidade técnica prevê ainda uma margem extra: em situações de maré enchente, os navios poderão atingir até 9,5 metros de calado, desde que respeitada a folga mínima de segurança de 0,70 metro sob a quilha.

Na prática, cada atracação passa a comportar centenas de toneladas adicionais de carga, o que se traduz em frete mais barato por quilo transportado e na consequente redução do número de viagens necessárias para escoar o mesmo volume de mercadorias.

“Essa é uma conquista que tem impacto direto na operação e na economia do porto. Mais calado significa mais carga por viagem, mais eficiência logística e maior competitividade. É um passo importante para atrair novas cargas dentro da estratégia de expansão”, afirmou o presidente da Companhia Docas de São Sebastião, Ernesto Sampaio.

O Porto de São Sebastião se destaca por uma característica natural estratégica: um canal de acesso profundo, de até 25 metros, e protegido por formação costeira. Essa condição reduz a necessidade de dragagens de manutenção recorrentes, o que tende a diminuir custos operacionais ao longo do ciclo de operação.

Em um cenário de crescente disputa por eficiência logística, a vantagem estrutural ganha relevância especialmente para operações de cargas de maior escala, que exigem regularidade e maior capacidade de calado.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/08/2026

PORTO DE PARANAGUÁ SUPERA SANTOS E ASSUME VICE-LIDERANÇA NACIONAL NA MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS

Terminal paranaense registrou alta de 63% no volume de veículos movimentados em 2026

Da ATribuna.com.br 25 de junho de 2026



Movimentação de veículos em Paranaguá alcançou 87,7 mil toneladas em 2026, alta de 151% na comparação com o mesmo período de 2025 (Claudio Nevez/Portos do Paraná/Divulgação)

O Porto de Paranaguá, no Paraná, ampliou em 63% a movimentação de veículos em 2026 e assumiu a vice-liderança nacional nas operações de importação e exportação desse tipo de carga. Entre janeiro e maio, o embarque e desembarque de carros, caminhões e outros veículos alcançou 67,6 mil unidades, frente às 41,6 mil movimentadas no mesmo período de 2025. Os dados são do Centro de Estatísticas da Portos do Paraná, empresa que administra Paranaguá e Antonina.

A movimentação de veículos no porto paranaense alcançou 87,7 mil toneladas em 2026. Na comparação com o mesmo período de 2025, quando foram movimentadas 34,9 mil toneladas, o crescimento foi de 151%.

O resultado elevou a participação do Porto de Paranaguá para 14,71% das importações e exportações brasileiras de veículos em 2026, colocando o terminal na segunda posição do ranking nacional. Santos acumula 14,66% de participação no mercado. O Porto de Vitória (ES) segue na liderança nacional desse segmento.

Esses números, com base em toneladas, são divulgados pelo Governo Federal por meio do Comex Stat (sistema que reúne informações sobre o comércio exterior brasileiro).

“Nós tivemos uma nova operação iniciada no fim do ano passado, após a formação de uma joint venture (união) entre duas montadoras. Com isso, a movimentação de veículos cresceu significativamente e alcançamos quase 48 mil veículos importados até este momento do ano”, destaca Gabriel Vieira, diretor de Operações Portuárias da Portos do Paraná.

A China é o principal país de origem e destino dos veículos movimentados pelo Porto de Paranaguá. O país asiático respondeu por 54,8% das operações acumuladas em 2026. Na sequência aparecem México, com 23,4% de participação, Argentina, com 9,3%, Colômbia, com 4,4%, e Alemanha, com 2,3%.

Em maio



O maior volume de movimentação de veículos em 2026 foi registrado em maio. No período, foram contabilizadas 19.789 importações e 5.217 exportações, totalizando mais de 25 mil veículos movimentados.

Até então, o maior volume mensal havia sido registrado em março, com 20,9 mil operações, sendo 15,8 mil importações e 5,1 mil exportações.

Resultado elevou participação do porto paranaense para 14,71% das importações e exportações do Brasil (Claudio Nevez/Portos do Paraná/Divulgação)

Características

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, destaca que o Porto de Paranaguá possui características únicas no Brasil pela diversidade de cargas movimentadas. Líder na exportação de óleo de soja e carne de frango e na importação de fertilizantes, o porto também se consolida como um dos principais corredores de importação e exportação de veículos do País.

A localização estratégica e os investimentos contínuos em infraestrutura são fatores determinantes para essa evolução. “Os investimentos recentes ampliam a capacidade operacional dos nossos parceiros e tornam os portos do Paraná cada vez mais competitivos nesse ambiente”, afirma o diretor-presidente.

No acumulado de 2025, a Portos do Paraná movimentou 106.725 veículos, resultado de 31.421 importações e 75.304 exportações.

Em valores FOB (free on board, livre a bordo, em português), que correspondem ao valor da mercadoria no momento do embarque, a movimentação de veículos pelo Porto de Paranaguá somou US\$ 906,8 milhões em 2026.

Berço dedicado

As operações de embarque e desembarque de veículos no Porto de Paranaguá, no Paraná, são realizadas no berço 219, estrutura dedicada a esse tipo de carga. Os veículos recebidos de outros países podem ser armazenados no Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), na área pública do porto e nos dois terminais especializados em veículos.

Toda a operação de embarque e desembarque é realizada por equipes especializadas que possuem o reconhecimento de realizar a movimentação das cargas com o menor índice de avarias em todo o País.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/08/2026

EXTENSÃO DA MALHA NORTE AMPLIA ESCOAMENTO DE GRÃOS DO CENTRO-OESTE PARA O PORTO DE SANTOS

Primeira fase da obra em Mato Grosso recebeu mais de R\$ 5 bilhões em investimentos privados e reforça a capacidade logística ferroviária do País

Por Atribuna.com.br 25 de junho de 2026



Com 160 km, empreendimento é composto por 130 vagões para escoar mais cargas ao Porto de Santos (Ministério dos Transportes/Divulgação)

A entrega da primeira fase da extensão da Malha Norte e do novo terminal ferroviário da BR-070, em Dom Aquino (MT), no último sábado, vai ajudar a ampliar o transporte de grãos do Centro-Oeste para o Porto de Santos. Com 160 km de extensão, o empreendimento é composto por 130 vagões.

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

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

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

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

Valores

Entre 2023 e 2025, os aportes em infraestrutura ferroviária no Brasil somaram R\$ 30,54 bilhões, “reflexo de um ciclo de crescimento que impulsiona projetos de ampliação, modernização e aumento da capacidade logística do setor”, afirma o Governo Federal.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/08/2026

ANTAQ CONQUISTA 2º LUGAR ENTRE AGÊNCIAS REGULADORAS EM RANKING DE QUALIDADE DA INFORMAÇÃO DE CUSTOS

Levantamento da Secretaria do Tesouro Nacional coloca a agência atrás apenas da Anac e destaca avanços em transparência, governança e gestão de recursos públicos

Por A Tribuna.com.br 25 de junho de 2026



No ranking das agências reguladoras, obteve nota 7,868 e ficou atrás apenas da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). (Reprodução/Antaq)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) conquistou o 2º lugar entre as agências reguladoras federais no Ranking da Qualidade da Informação de Custos 2025, elaborado pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN). No ranking das agências reguladoras, obteve nota 7,868 e ficou atrás apenas da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Na classificação geral, que inclui 175 órgãos e entidades da Administração Pública Federal, como ministérios, universidades federais e empresas estatais dependentes, a Antaq alcançou a 10ª posição. “O resultado evidencia a qualidade de suas informações contábeis e o compromisso com a transparência, a eficiência e a boa governança”, diz a agência, em nota.

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

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

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/08/2026

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

CONSTRUÇÃO CIVIL EM PE GERA 9 MIL VAGAS E MOVIMENTA R\$ 39,7 MI EM SEGUROS

Crescimento da construção civil no estado registra um saldo de mais de 9 mil novas vagas de trabalho no primeiro quadrimestre de 2026 e impulsiona o aumento das vendas do seguro habitacional

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



O bom momento da construção civil em Pernambuco está aumentando o emprego no setor. Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil

O bom momento da construção civil em Pernambuco já começa a ser sentido em alguns serviços, como o de seguros – que registrou uma alta de 7,4% no primeiro trimestre deste ano-, e em outro indicador importante para qualquer economia: o aumento das vagas de trabalho. No Estado, o saldo de novos postos de trabalho formais no setor superou 9 mil vagas de janeiro a abril de 2026,

sendo o dobro do registrado no mesmo período dos dois anos anteriores, segundo dados levantados pela Ceplan Consultoria. O aquecimento vem sendo puxado pelos imóveis enquadrados no programa popular Minha Casa, Minha Vida (MCMV) e também pelos de alto padrão, além de algumas obras que estão ocorrendo no Complexo Industrial Portuário de Suape.

Segundo o economista da Ceplan Ademilson Saraiva, o aquecimento na construção civil ocorre tanto em obras civis quanto em infraestrutura. Para ele, este movimento tem um impacto importante para economia do estado, pois vem gerando empregos que se convertem em renda, podendo contribuir para uma redução do endividamento das famílias e ativar a demanda para o comércio local. “Os dados da Pesquisa Mensal do Comércio (PMC/IBGE), de março último, já corroboram esse movimento, mostrando crescimento de 17,3% nas vendas do varejo pernambucano em relação ao mesmo mês do ano anterior (Brasil cresceu 6,5%) e acumulando alta de 3,4% em 12 meses (contra 0,2% no país)”.

Ainda com relação ao mercado de trabalho no setor de construção, houve crescimento de 35% nos empregos em obras de infraestrutura e de 20% nos empregos em construção de edificações em Pernambuco, na comparação entre abril de 2026 e abril de 2025. “No primeiro quadrimestre deste ano, o subsetor de infraestrutura registrou 2 mil novos postos de trabalho, sendo 61% concentrados em Ipojuca, movimento que pode refletir os investimentos na área do Porto de Suape em função da ampliação da Refinaria Abreu e Lima (Rnest). Já o subsetor de edificações criou 5,7 mil empregos, com 44% concentrados no Recife”, conta Ademilson. As obras da expansão da Rnest foram iniciadas no final do ano passado e devem ser concluídas em 2029.

O aquecimento da construção civil também tem impacto direto no mercado de seguros habitacionais. Em Pernambuco, a arrecadação do segmento atingiu R\$ 39,7 milhões no primeiro trimestre de 2026, um crescimento de 7,4% na comparação com o mesmo período de 2025. Segundo a presidente da Comissão de Seguro Habitacional da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg), Elaine Fraqueta, o desempenho acompanha a expansão do crédito imobiliário e o fortalecimento das políticas públicas voltadas à habitação. O seguro habitacional é contratado junto aos financiamentos imobiliários e oferece proteção ao comprador e à instituição financeira.

O aumento da atividade na construção civil faz crescer a demanda por insumos como cimento, aço, ferro, portas, esquadrias e outros materiais de construção, com reflexos positivos sobre diversos segmentos da economia.



Economista da Ceplan, Ademilson Saraiva explica o impacto que o crescimento da construção civil traz à economia. Foto: Ceplan/Divulgação

Minha Casa, Minha Vida corresponde a 50% da construção civil de Pernambuco

De acordo com o presidente do Sindicato da Indústria da Construção Civil de Pernambuco (Sinduscon-PE), Paulo Wanderley, o mercado imobiliário pernambucano está aquecido, principalmente nos segmentos do Minha Casa, Minha Vida e da alta renda, cujos lançamentos estão sendo vendidos com boa velocidade. Já a faixa

intermediária, com imóveis entre R\$ 500 mil e R\$ 1,5 milhão, continua vendendo, mas em ritmo mais lento. “No Minha Casa Minha Vida e nos imóveis de alta renda, tudo que está sendo lançado, está sendo vendido”, comenta o dirigente.

Ele atribui parte do crescimento das vendas ao programa Morar Bem PE, do Governo de Pernambuco, que complementa os recursos necessários para a entrada dos imóveis financiados pelo Minha Casa, Minha Vida e também aos programas de moradia popular realizados pela Prefeitura do Recife – também dentro do público do MCMV -. Wanderley também atribui parte do bom desempenho do setor às mudanças urbanísticas promovidas pela Prefeitura do Recife nos bairros do Recife, Santo Antônio e São José, que ampliaram as oportunidades de retrofit e abriram novas áreas para investimentos imobiliários.

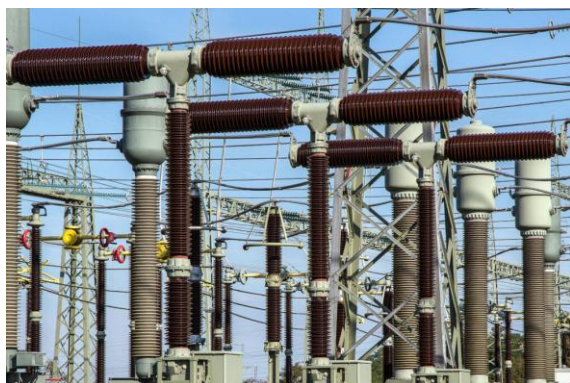
Somente para o leitor ter ideia do impacto dessas iniciativas, o programa habitacional do Estado, o Morar Bem Pernambuco, que contempla família com renda de até dois salários mínimos – registrou um crescimento de 82% na aquisição subsidiada de imóveis, comparando o primeiro trimestre deste ano com o mesmo período do ano passado. O subsídio neste caso é R\$ 20 mil, dado pelo governo do Estado na entrada do imóvel, o que começou a ocorrer em 2023. “Geralmente, o cliente do MCMV não tem a poupança inicial para dar entrada no imóvel. Por isso, este tipo de iniciativa foi primordial para alavancar o MCMV”, comenta o presidente do Sinduscon.

Segundo Paulo, o Minha Casa, Minha Vida responde por cerca de 50% do mercado imobiliário de Pernambuco e se tornou o principal motor da construção civil no Estado. Ele também destaca que está ocorrendo o aquecimento do segmento de segunda moradia de praia, com aumento da construção e da compra desses imóveis.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/08/2026

EM PELEJA DE QUASE 30 ANOS, PIAUÍ BUSCA R\$ 3,5 BI POR PRIVATIZAÇÃO DE ENERGIA



Governo do Piauí e União encerraram audiência no STF sem acordo sobre R\$ 3,5 bi devidos pela privatização da Cepisa em 2018. Nova rodada de negociações foi marcada para 18 de agosto

Por Paulo Goethe - De Recife
paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br

Equatorial Energia arrematou a Companhia Energética do Piauí (Cepisa) em leilão de desestatização realizado no dia 26 de agosto de 2018 na B3, em São Paulo. Foto: Agência BNDES/Reprodução



A disputa de R\$ 3,5 bilhões originada na federalização da Companhia Energética do Piauí (Cepisa) em 1997 segue sem solução: União, Axia Energia (antiga Eletrobras) e Estado do Piauí encerraram mais uma audiência de conciliação no Supremo Tribunal Federal (STF), na terça-feira (23), sem acordo sobre a indenização devida ao estado pela demora de 14 anos na venda da distribuidora de energia. Nova rodada de negociações foi marcada para 18 de agosto, às 15h, sob condução do ministro Luiz Fux, relator da ação. O governador Rafael Fonteles participou da audiência desta semana.

A história começa no governo Mão Santa, quando o Piauí enfrentava dificuldades para sustentar financeiramente a Cepisa e transferiu o controle da distribuidora à União em 1997, durante a gestão do presidente Fernando Henrique Cardoso. O estado recebeu R\$ 120 milhões pelo negócio, valor equivalente a cerca de R\$ 620 milhões em termos atuais pelo IPCA.

A operação foi estruturada com uma cláusula central: caso a empresa fosse privatizada no futuro, 80% do valor obtido no leilão seriam repassados ao Piauí. Em 2000, avaliação contratada pelo BNDES estimou a Cepisa em R\$ 260 milhões, valor que o Piauí usaria anos depois como base do argumento de que foi lesado na operação de federalização, já que o montante recebido em 1997 ficou abaixo do que a empresa valia.

A privatização que gerou o litígio

A venda prometida demorou 21 anos para acontecer. Em abril de 2018, o governo Temer incluiu a Eletrobras no Programa de Parceria e Investimentos (PPI) do governo federal, abrindo caminho para o leilão da Cepisa. O movimento foi suficiente para que o então governador Wellington Dias acionasse o STF ainda em 2017, na Ação Civil Originária (ACO) 3024), antes mesmo que a venda se concretizasse, temendo que o repasse não ocorresse.

Em 26 de julho de 2018, a Equatorial Energia arrematou a Cepisa em sessão pública realizada na B3, em São Paulo, conduzida pelo BNDES sob coordenação do Ministério de Minas e Energia e com apoio da diretoria de Distribuição da Eletrobras. A empresa ofertou índice combinado de 119,00, com renúncia de 100% da flexibilização tarifária e pagamento de outorga de R\$ 95 milhões à União, além de comprometimento de aportar entre R\$ 720 milhões e R\$ 1 bilhão na Cepisa e assumir o pagamento de R\$ 844 milhões ao Fundo de Reserva Global de Reversão (RGR) em 25 anos. Participaram da sessão o ministro de Minas e Energia Wellington Moreira Franco, o presidente da Eletrobras Wilson Ferreira Jr e o diretor-geral da Aneel, Romeu Rufino.

A privatização produziu mudanças diretas para os consumidores piauienses. Foram demitidos 1.500 trabalhadores concursados da Cepisa, as tarifas de energia subiram 40% e os postos de atendimento ao consumidor distribuídos pelo interior do estado e na capital Teresina foram encerrados.

A Equatorial permanece até hoje detentora da concessão de distribuição de energia no Piauí e em outros estados de todas as regiões do país, exceto o Sudeste, não figurando como parte no processo judicial. A Eletrobras, por sua vez, foi privatizada em 2022, no governo Bolsonaro, e passou a se chamar Axia Energia em outubro de 2025. O governo federal permanece o maior acionista da empresa, mas sem posição de controle.

O julgamento e o impasse sobre o valor

Em maio de 2023, o STF deu ganho de causa ao Piauí e condenou solidariamente a União e a Eletrobras ao pagamento de R\$ 3,5 bilhões, calculados com base na média de ágios obtidos em privatizações de distribuidoras similares no ano 2000, corrigidos pelo IGP-M e acrescidos de juros de 6% ao ano. O desfecho da ação é acompanhado com atenção pelo setor elétrico, dado o impacto que uma condenação no valor integral pode ter sobre a Axia Energia e o precedente que estabelece para outras privatizações de distribuidoras realizadas no mesmo período.

O BNDES, inicialmente condenado junto com as demais partes por ter coordenado o processo de desestatização, conseguiu ser excluído da ação em fevereiro de 2024 ao argumentar que apenas havia assessorado tecnicamente a operação, sem poder decisório sobre seus termos.

A Axia Energia contesta o montante, que classifica como “exorbitante”, e aponta R\$ 700 milhões investidos na Cepisa como contraponto à cobrança. Em junho de 2024, o governo piauiense requereu o cumprimento provisório da decisão para começar a receber o valor, mas Fux suspendeu o pagamento até o trânsito em julgado.

Com o esgotamento dos recursos e a divergência persistente sobre o valor efetivamente devido, Fux convocou as partes para a audiência de 23 de junho, quando União, Axia e Piauí concordaram apenas em continuar conversando. Mesmo com o trânsito em julgado, ainda haverá uma fase específica para definir quanto será pago de fato e em quanto tempo, processo que analistas jurídicos estimam poder durar vários anos adicionais.

*Com informações do STF

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/08/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

SELEÇÃO DE OPERADOR PARA TRAVESSIA MANAUS–CAREIRO DA VÁRZEA TEM CRONOGRAMA RETOMADO PELA ANTAQ

Chamada pública definirá a empresa ou consórcio responsável pela operação exclusiva do serviço de transporte de veículos e passageiros

Brasília, 24/06/2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) retomou o cronograma da Chamada Pública nº 1/2026, que estava suspenso. O certame tem como objetivo selecionar a empresa ou consórcio responsável pela operação exclusiva da travessia de veículos e passageiros entre Manaus e Careiro da Várzea (AM), na diretriz da BR-319. Os requisitos e demais condições de participação estão definidos no edital.

A prestação do serviço é estratégica para a mobilidade da região. O modelo proposto busca ampliar a eficiência operacional, garantir maior regularidade das viagens e aprimorar o atendimento aos usuários por meio da atuação de um único operador autorizado. A seleção levará em consideração, entre outros critérios, a proposta econômica apresentada e a capacidade de prestação adequada e de qualidade do serviço.

Após a conclusão do processo seletivo, será firmado o termo com o operador escolhido. Os documentos e demais informações sobre a Chamada Pública nº 1/2026 estão disponíveis no portal da ANTAQ, na área destinada aos chamamentos públicos.

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: 25/08/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

AEROPORTOS REGIONAIS GANHAM IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA PARA O AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

País tem a segunda maior frota aeroagrícola do mundo; MPor planeja investimentos de R\$ 1,8 bilhão até 2027 para ampliar a infraestrutura regional



Em Petrolina (PE), Aeroporto Senador Nilo Coelho desempenha papel estratégico para escoamento da produção do Vale do São Francisco, principal polo exportador de frutas do país. Foto: Divulgação/Aeroporto de Petrolina

Em importantes polos agrícolas do país, aeroportos regionais exercem uma função que vai muito além do transporte de pessoas, eles se consolidam como pontos estratégicos para o funcionamento do agronegócio brasileiro, garantindo agilidade logística e suporte operacional para cadeias produtivas espalhadas pelo território nacional.

O papel dessas estruturas ganha ainda mais relevância durante períodos de plantio e colheita, quando qualquer interrupção operacional pode gerar prejuízos significativos. A conectividade aérea permite respostas mais rápidas a demandas emergenciais e reduz gargalos logísticos em áreas onde as distâncias são extensas e a infraestrutura terrestre nem sempre atende à velocidade exigida pelo setor.

Além disso, a atividade agrícola depende cada vez mais de operações de alta precisão, o que torna a logística aérea um importante aliado para garantir que insumos e serviços especializados cheguem rapidamente às propriedades rurais. O transporte aéreo permite, por exemplo, a movimentação de sementes de alto valor agregado, defensivos biológicos e outros produtos sensíveis ao tempo de entrega. Também facilita o deslocamento de agrônomos, engenheiros, pilotos, mecânicos e equipes técnicas que atuam em diferentes regiões produtoras ao longo do ano.

Em Petrolina (PE), por exemplo, o Aeroporto Senador Nilo Coelho desempenha papel estratégico para o escoamento da produção do Vale do São Francisco, principal polo exportador de frutas do país. Com estrutura preparada para o armazenamento refrigerado e embarque de cargas perecíveis, o terminal apoia a exportação de produtos como manga, uva e banana para mercados da Europa, Estados Unidos, África e China, demonstrando como a infraestrutura aeroportuária pode ampliar a competitividade de regiões produtoras e conectar o interior brasileiro ao comércio internacional.

O ministro Tomé Franca ressaltou a contribuição dos aeroportos para o fortalecimento das cadeias produtivas do interior. “Em muitas regiões, os aeroportos regionais são muito mais do que pontos de embarque e desembarque de passageiros. Eles apoiam a produção, aproximam empresas, facilitam o acesso a serviços especializados e ajudam a conectar o agronegócio brasileiro aos mercados nacionais e internacionais. Por isso, ampliar e modernizar essa infraestrutura é uma prioridade para o Governo do Brasil”, afirmou.

Base para a aviação agrícola

Outra contribuição relevante dos aeroportos regionais está no suporte à aviação agrícola, segmento que desempenha papel importante na produtividade do campo. As aeronaves são usadas em atividades como aplicação de defensivos, fertilizantes e produtos biológicos, semeadura aérea e combate a incêndios florestais. Também ajudam no controle de pragas e doenças e na execução de operações em grandes áreas de cultivo ou em locais de difícil acesso terrestre.

O setor está em franca expansão. Segundo dados do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (Sindag), a frota aeroagrícola brasileira reúne cerca de 2,7 mil aeronaves e pode ultrapassar 3 mil aviões e helicópteros em operação até 2027, crescimento próximo de 10%. O Brasil possui hoje a segunda maior frota aeroagrícola do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos.

Investimentos do MPor

O fortalecimento da infraestrutura aeroportuária regional é uma das prioridades do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Em dezembro de 2025, a pasta anunciou um plano de investimentos de R\$ 1,8 bilhão para o ciclo 2026-2027, destinado à ampliação, modernização e qualificação de aeroportos em diferentes regiões do país. A iniciativa busca fortalecer a aviação regional, ampliar a conectividade

aérea e atender à crescente demanda do setor, especialmente em áreas com menor oferta de transporte aéreo. Para esse novo ciclo, foram previstos 34 empreendimentos em 31 aeroportos, distribuídos por 16 estados.

Outra frente importante é o programa AmpliAR, criado para levar os benefícios das concessões federais à aviação regional. Em sua primeira rodada, no fim de 2025, a iniciativa garantiu R\$ 731,6 milhões em investimentos privados para 13 aeroportos regionais, como o Aeroporto de Porto Alegre do Norte, em Mato Grosso, que tem forte vocação agropecuária. Com o novo aeroporto modernizado, produtores, empresas e empreendedores terão maior agilidade para deslocamentos, transporte de cargas, negócios e conexões estratégicas com o restante do país.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 25/08/2026

MPOR REFORÇA INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO PARA FESTIVAL DE PARINTINS

Ações incluem fiscalização de embarcações e modernização de infraestrutura no principal corredor fluvial da região Norte



O objetivo é garantir mais segurança à navegação, regularidade na prestação dos serviços e melhor organização das operações de embarque e desembarque. Foto: Divulgação/Marinha do Brasil

Com a chegada do Festival Folclórico de Parintins, no Amazonas, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), intensifica as ações de

segurança, fiscalização e infraestrutura no transporte hidroviário na região.

As medidas ocorrem no período de maior movimentação de passageiros entre Manaus e Parintins, rota que registra aumento expressivo no fluxo de embarcações durante o festival. O objetivo é garantir mais segurança à navegação, regularidade na prestação dos serviços e melhor organização das operações de embarque e desembarque.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a atuação integrada reforça o compromisso do Governo Federal com a mobilidade e a infraestrutura de transportes na região amazônica.

“Estamos fortalecendo a segurança da navegação e a integração dos modais de transporte na região amazônica, com ações que garantem mais organização e proteção aos passageiros durante o Festival de Parintins e também de forma permanente”, afirmou.

Fiscalização reforçada no transporte de passageiros

A Antaq participa da operação “Chapa Quente”, coordenada pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, vinculada à Marinha do Brasil. A operação começou na segunda-feira (22) e segue até 26 de junho, com previsão de fiscalização de aproximadamente 1.200 embarcações responsáveis pelo transporte de passageiros entre Manaus e Parintins.

As inspeções ocorrem nas proximidades do Encontro das Águas. Durante as abordagens, são verificados documentos obrigatórios, capacidade de passageiros, equipamentos de segurança e condições gerais de navegação.

A ação busca prevenir acidentes, coibir irregularidades e assegurar que as embarcações operem em conformidade com as normas de transporte aquaviário durante o período de maior demanda.

Investimentos na IP4 de Parintins

Além das ações de fiscalização e segurança durante o Festival de Parintins, o Ministério de Portos e Aeroportos também atua no planejamento de investimentos para fortalecer a infraestrutura hidroviária da região. Entre os principais projetos está a modernização da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Parintins, com investimento estimado em R\$ 51,3 milhões.

A proposta prevê recuperação estrutural, ampliação dos cais flutuantes e melhorias no terminal, com o objetivo de ampliar a eficiência das operações e qualificar o atendimento à população que depende do transporte hidroviário. Estratégica para a mobilidade e o abastecimento da região, a IP4 desempenha papel central no embarque e desembarque de passageiros, especialmente em períodos de alta demanda, como o Festival de Parintins.

Segundo o secretário nacional de Hidrovias e Navegação do MPor, Otto Burlier, o investimento representa um avanço importante para a infraestrutura hidroviária da Amazônia.

“A IP4 de Parintins tem papel estratégico para a logística e a mobilidade na região. A modernização da estrutura vai ampliar a eficiência das operações, reforçar a segurança operacional e melhorar as condições de atendimento a passageiros e operadores.”

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

Data: 25/08/2026

PARANÁ-TIETÊ: A HIDROVIA QUE INTEGRA TRÊS REGIÕES E IMPULSIONA A ECONOMIA BRASILEIRA

Com 2.400 quilômetros de extensão, corredor hidroviário fortalece logística multimodal e impulsiona escoamento da produção agrícola rumo aos portos marítimos



A Hidrovia Paraná-Tietê atende especialmente áreas produtoras de MT, MS, GO e MG, conectando-as ao Porto de Santos, maior complexo portuário da América Latina, e a outros mercados estratégicos.
Foto: Vosmar Rosa - AESCOM/MPor

Entre as lavouras do Centro-Oeste, os parques industriais do Sudeste e as conexões logísticas do Sul, corre uma das mais importantes rotas de transporte do Brasil. A Hidrovia Paraná-Tietê, com seus 2.400 quilômetros de extensão navegável, forma um corredor estratégico que integra regiões responsáveis por parte

significativa da riqueza nacional e conecta áreas produtoras aos mercados interno e internacional.

Mais do que uma via de transporte, a hidrovia é um dos pilares da logística brasileira. Ao ligar centros de produção agrícola, polos industriais, terminais portuários e mercados consumidores, contribui para reduzir custos, aumentar a competitividade dos produtos nacionais e ampliar a integração econômica entre estados e países vizinhos.

“Nossa visão para as hidrovias é de um futuro em que a integração regional seja a norma, onde a eficiência logística otimize o desenvolvimento econômico e onde a sustentabilidade seja uma diretriz permanente”, afirma o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Situada entre as regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, a Paraná-Tietê é formada principalmente pelas hidrovias HN-900 Rio Paraná e HN-913 Rio Tietê. Sua área de influência abrange cerca de 76 milhões de hectares e concentra parte expressiva da atividade econômica brasileira. Ao longo desse território



estão distribuídos 12 terminais portuários, além de dezenas de polos industriais, turísticos e de distribuição que se desenvolveram impulsionados pela navegação interior.

Um corredor para o desenvolvimento

A força da hidrovia está diretamente ligada ao papel que desempenha no escoamento da produção nacional. Soja, milho, cana-de-açúcar, combustíveis e minério de ferro figuram entre as principais cargas transportadas pelo sistema, que funciona como alternativa eficiente aos corredores rodoviários e ferroviários.

A via navegável atende especialmente áreas produtoras de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais, conectando-as ao Porto de Santos, o maior complexo portuário da América Latina, e a outros mercados estratégicos. No sentido inverso, favorece a circulação de mercadorias para o interior do país e para importantes centros econômicos do Mercosul.

A dimensão dessa rede pode ser medida por sua abrangência territorial: são 286 municípios distribuídos pelos estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais, incluindo algumas das regiões mais dinâmicas da economia brasileira.

Navegação integrada

A Hidrovia Paraná-Tietê reúne 1.600 quilômetros navegáveis nos rios Paraná, Paranaíba e Grande, administrados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Outros 800 quilômetros da via passam pelos rios Tietê, Piracicaba e São José dos Dourados, sob responsabilidade do Governo de São Paulo.

Ao longo do percurso, um sistema de eclusas permite superar os desníveis criados pelas barragens existentes na bacia, garantindo a continuidade da navegação e a integração entre diferentes modais de transporte. Essa característica transforma a hidrovia em uma peça fundamental do Corredor Sudeste de Logística, uma das mais relevantes estruturas de movimentação de cargas do país.

Investimentos para ampliar a capacidade operacional

A importância estratégica da hidrovia também tem motivado investimentos voltados à ampliação de sua capacidade. Um dos principais exemplos é a obra de derrocamento do canal de Nova Avanhandava, no rio Tietê, com entrega prevista para agosto.

Com investimento de R\$ 293,8 milhões, a intervenção permitirá o aprofundamento do canal em 3,5 metros ao longo de 16 quilômetros, ampliando as condições de navegabilidade e possibilitando a circulação de comboios maiores durante todo o ano, inclusive em períodos de estiagem.

“Essa é uma intervenção estruturante, que amplia a capacidade da hidrovia, reduz custos logísticos e fortalece a competitividade do país, ao mesmo tempo em que promove um transporte mais eficiente e sustentável”, destaca o ministro Tomé Franca.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, os benefícios dos investimentos vão além da logística. “Em muitas regiões, especialmente onde os rios são a principal forma de acesso, as melhorias contribuem para fortalecer o abastecimento, ampliar a mobilidade e criar melhores condições para o desenvolvimento das atividades econômicas locais”, afirma.

Ao conectar produção, indústria, comércio e infraestrutura, a Hidrovia Paraná-Tietê consolida seu papel como um dos principais caminhos logísticos do Brasil. Pelas águas, a rota ajuda a mover a economia nacional e a aproximar regiões, mercados e oportunidades em nível nacional e internacional.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 25/08/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTRO DOS TRANSPORTES ACOMPANHA INÍCIO DAS OBRAS DA ESTRADA BOIADEIRA, NO PARANÁ

Investimento do Governo do Brasil vai reduzir distâncias, aumentar a competitividade regional e melhorar a conexão com o Porto de Paranaguá



Obra aguardada há décadas, vai fortalecer a logística regional e tornar o transporte de cargas mais eficiente no Paraná. - Foto: Jerônimo Gonzales/MT

Estratégica para o escoamento da produção agropecuária do noroeste paranaense, a BR-487/PR entrou em uma nova fase nesta quarta-feira (24), com o início dos serviços do trecho entre Serra dos Dourados, em Umuarama, e Cruzeiro do Oeste. O ministro dos Transportes, George Santoro, fez uma visita técnica para acompanhar o andamento da obra, a qual recebe R\$ 343,9 milhões em investimentos por meio do Novo PAC.

“O Paraná é um dos estados celeiros do país e, pelo Porto de Paranaguá, sai um volume muito grande da produção nacional para exportação. Hoje o Brasil gasta 15% do Produto Interno Bruto (PIB) em custos logísticos, quando a média mundial é 7%. Ficamos muito tempo sem investir e isso é muito ruim. Precisamos reduzir esses custos”, afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

O empreendimento contempla a implantação e pavimentação de 37,39 quilômetros da rodovia, além de serviços de terraplenagem, drenagem, obras de arte correntes e sinalização.

“A nossa região vai crescer muito com a Estrada Boiadeira. Umuarama e Maria Helena já estão se desenvolvendo com essa rodovia. Quero agradecer ao Governo do Brasil por esses investimentos que estão chegando aos municípios e contribuindo para o desenvolvimento regional”, destacou o prefeito de Maria Helena (PR), Marlon Rancer.

Logística para o agronegócio

Conhecida como Estrada da Boiadeira, a BR-487 teve origem em rotas utilizadas por tropeiros que transportavam gado entre Mato Grosso do Sul e Paraná. Ao longo das décadas, a rodovia se tornou um importante eixo para a integração regional.

O corredor atende uma região marcada pela produção de soja, milho, cana-de-açúcar, proteína animal e insumos agroindustriais, além de conectar áreas produtoras aos principais corredores logísticos do Sul do país e ao Porto de Paranaguá.

“A Estrada Boiadeira é um sonho de mais de 60 anos para a nossa região. Agora, finalmente, estamos vendo esse projeto sair do papel. A obra vai reduzir o tempo de viagem e trazer mais segurança para quem passa por aqui diariamente”, destacou João Batista, morador da região.

Com a conclusão das obras, a expectativa é ampliar a eficiência logística e reduzir os custos do transporte de cargas. Haverá redução de aproximadamente 80 quilômetros no deslocamento entre Naviraí (MS) e Paranaguá (PR), além de cerca de 30 quilômetros entre Icaraíma (PR), na divisa com Mato Grosso do Sul, e Cruzeiro do Oeste (PR), tornando o transporte de cargas mais eficiente e competitivo.

Infraestrutura fortalecida

O estado também se consolidou como um dos principais polos da carteira de investimentos do Ministério dos Transportes. Em menos de três anos, foram leiloados seis trechos de rodovias no Paraná, com previsão de R\$ 96,2 bilhões em aportes da iniciativa privada, formando o maior pacote de concessões rodoviárias da América Latina. Entre os destaques estão os leilões dos lotes 4 e 5, realizados em 2025, que juntos somam quase R\$ 30 bilhões em investimentos, além da inauguração da Ponte da Integração, em Foz do Iguaçu, e da revitalização da Ponte Ayrton Senna, obras que fortalecem a integração logística e ampliam a competitividade regional.

“Aqui no Paraná, alcançamos o melhor patamar já registrado na conservação da malha rodoviária. Também viabilizamos o maior ciclo de investimentos já contratado pelo estado em infraestrutura de transportes. Isso é fruto de muito trabalho e de um direcionamento do presidente Lula voltado à reestruturação do país”, afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

Os resultados também se refletem na qualidade da malha rodoviária federal. De acordo com o Índice de Condição da Manutenção (ICM), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), 68% das rodovias federais do Paraná são classificadas como boas em 2026, frente aos 43% registrados em 2022.

A agenda no Paraná também incluiu discussões sobre a integração entre os diferentes modais de transporte. Santoro participou de reunião com representantes do setor produtivo para discutir temas relacionados à infraestrutura ferroviária e às oportunidades de integração logística no estado.

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

Data: 25/08/2026

EXAMES PRÁTICOS DE DIREÇÃO BATEM RECORDE E ALCANÇAM 2,3 MILHÕES EM 2026

Crescimento é de 23,5%, nos cinco primeiros meses do ano; aumento revela a modernização promovida pelo Programa CNH do Brasil



Recorde nos exames práticos de direção reflete a ampliação da capacidade dos Detrans e o avanço do acesso à CNH em todo o país. - Foto: Gabriel Oliveira/MT

Nos primeiros cinco meses de 2026, o Brasil registrou um recorde em testes práticos de direção veicular. Foram realizados 2.280.021 exames, um aumento de 23,5% em comparação com o mesmo período de 2025, quando houve 1.845.694 avaliações.

O índice é o melhor já registrado na série histórica considerando os primeiros cinco meses do ano. Os dados revelam a capacidade técnica e operacional dos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) em realizar os exames práticos necessários para a conclusão do processo de habilitação, ao mesmo tempo em que houve a expansão do número de candidatos e de cursos realizados.

O recorde alcançado evidencia que a modernização promovida pelo Programa CNH do Brasil não eliminou controles e nem reduziu a importância da avaliação pública. Pelo contrário, ampliou o acesso ao processo de habilitação e exigiu maior capacidade de resposta dos órgãos estaduais responsáveis pela aplicação dos exames.

Mesmo diante do aumento da demanda, os órgãos estaduais ampliaram a capacidade de atendimento e evitaram filas na fase final do processo de habilitação.



O exame prático de direção é uma etapa essencial da formação de novos condutores. É nessa fase que o candidato à habilitação deve comprovar que está apto a conduzir um veículo com segurança.

Cursos práticos

Os dados dos Detrans também mostram um aumento na realização de cursos práticos de direção veicular. Entre janeiro e maio de 2026, foram registradas 2.343.393 instruções, um crescimento de 20% em relação ao ano anterior. O aumento simultâneo dos cursos e dos exames demonstra maior movimentação em toda a cadeia de

formação.

O desempenho dos Detrans é fundamental para transformar o aumento do número de candidatos em novas habilitações. Entre janeiro e maio, o país emitiu 1.138.190 CNHs — o maior resultado da história para o período.

Os números mostram que os órgãos estaduais ampliaram a capacidade de atendimento, reduziram filas e aceleraram a conclusão dos processos de habilitação, contribuindo para ampliar o acesso à CNH em todo o país.

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

Data: 25/08/2026

MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA NOVA ETAPA DA TRAVESSIA URBANA DE SANTA MARIA E VISTORIA PONTE DO FANDANGO, NO RS

Com investimento superior a R\$ 528 milhões, os dois empreendimentos reforçam a infraestrutura rodoviária, ampliam a segurança viária e fortalecem a logística do estado

O ministro dos Transportes, George Santoro, cumpre agenda nesta quinta-feira, (25), no Rio Grande do Sul (RS), para acompanhar dois importantes projetos de infraestrutura rodoviária realizados pelo Governo do Brasil.

A primeira ocorre em Santa Maria, onde será entregue uma nova etapa da Travessia Urbana de Santa Maria. Com cerca de R\$ 450 milhões em investimentos, o empreendimento moderniza a mobilidade urbana, amplia a segurança viária e melhora a fluidez do tráfego para motoristas e pedestres que circulam pelas BRs 158, 287 e 392.

Na sequência, em Cachoeira do Sul, o ministro participa da vistoria final para a entrega da Ponte do Fandango, na BR-153/RS. A travessia passa pelos últimos ajustes da reabilitação e do alteamento e deverá ser liberada à população nos próximos dias.

Com investimento de R\$ 78 milhões, a obra elevou a ponte em 3,14 metros e ampliou sua capacidade de carga de 24 para 45 toneladas. A modernização adequa a infraestrutura aos padrões atuais de transporte e reforça sua resistência a eventos climáticos extremos.

A Ponte do Fandango desempenha papel estratégico para o escoamento da produção agrícola e para a circulação de bens e serviços entre as regiões Central, Vale do Rio Pardo, Sul e Oeste do Rio Grande do Sul. Além disso, integra importantes corredores logísticos com acesso ao Porto de Rio Grande.

Cobertura de imprensa

Não é necessário credenciamento prévio para jornalistas interessados na cobertura do evento.

Serviço



Entrega de nova etapa da Travessia Urbana de Santa Maria

Data: 25/06

Horário: 9h

Local: Passagem Inferior do Bairro Urlândia (Área Verde)

Endereço: Rua Orlando Fração, entroncamento com a BR-287, Santa Maria (RS)

Vistoria final para entrega da Ponte do Fandango

Data: 25/06

Horário: 11h

Local: Ponte do Fandango

Endereço: BR-153, km 407, cabeceira da ponte, Cachoeira do Sul (RS)

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

Data: 25/08/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – HIDROVIAS: OBRAS ANUNCIADAS, NOVAS EXPECTATIVAS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Brasil tem a maior rede de vias navegáveis interiores da América do Sul e uma das maiores do mundo. Tem rios que percorrem milhares de quilômetros, lagoas costeiras que conectam regiões produtivas a portos de exportação e um litoral que integra, por via marítima de cabotagem, um território de dimensões continentais. E gasta, mesmo assim, 15% do seu PIB em custos logísticos, mais do dobro da média das economias com que compete diretamente no mercado de commodities. A explicação para esse paradoxo está, em parte, na subutilização crônica do modal hidroviário, que responde por menos de 5% da matriz de transportes de cargas do País, enquanto o caminhão carrega mais de 60%. As iniciativas assinadas pelo ministro Tomé Franca em General Câmara, no Rio Grande do Sul, na última terça-feira, dia 23, são pequenos passos na direção certa, mas iluminam um caminho que o Brasil ainda percorreu muito pouco.

A dragagem de manutenção da Lagoa Mirim é, antes de tudo, a correção de uma falha básica de gestão. Uma via navegável que integra um corredor hidroviário internacional, conectando Brasil e Uruguai pela Lagoa dos Patos e pelo Canal de São Gonçalo, não pode operar com profundidade insuficiente que compromete a navegabilidade ao longo do ano. O fato de o Rio Grande do Sul, estado que perdeu parte significativa de sua infraestrutura em 2024, por efeito de enchentes históricas, receber agora investimento de R\$ 57,9 milhões para recuperar a regularidade de uma hidrovia estratégica para sua economia é notícia que vai além da logística. É também um sinal de atenção à reconstrução da capacidade produtiva de uma região que precisou recomeçar.

A concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim, o Saip Sul-Mirim, é o elemento de maior alcance estrutural das iniciativas anunciadas. Trata-se, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, do primeiro modelo integrado de concessão aquaviária do País, reunindo, sob gestão privada única e por prazo de 25 anos prorrogável até 70, os acessos aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além das hidrovias da Lagoa dos Patos, do Lago Guaíba e da Lagoa Mirim. Os 510 quilômetros de vias navegáveis abrangidos formam um sistema logístico que, se bem operado, pode transformar a eficiência do escoamento da produção gaúcha e sua integração com o Uruguai, parceiro comercial cujo potencial de complementaridade logística com o Rio Grande do Sul ainda é amplamente subexplorado.

O modelo de concessão integrada merece atenção especial justamente por sua inovação. No Brasil, historicamente, as concessões de infraestrutura aquaviária foram fragmentadas — um trecho aqui, um porto ali —, o que produziu descontinuidades operacionais e desincentivou investimentos privados em equipamentos e sistemas que só fazem sentido numa perspectiva de rede. Reunir sob um mesmo concessionário a gestão de hidrovias e os acessos aquaviários a três portos cria as condições para

que o investimento privado seja planejado de forma sistêmica, com dragagens coordenadas, sistemas de gestão de tráfego integrados e manutenção da sinalização náutica pensada para o corredor, não para o trecho isolado. Se bem regulada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), essa concessão pode servir de modelo para outras bacias hidrográficas brasileiras.

O BE News defende que as iniciativas do Rio Grande do Sul precisam ser lidas como parte de uma agenda hidroviária nacional que o Brasil ainda não estruturou com a vontade e a seriedade que o tema exige. A Hidrovia do Paraná-Tietê, a Hidrovia do São Francisco, a Hidrovia Madeira-Amazonas e o sistema do Araguaia-Tocantins têm potencial logístico que, se desenvolvido, poderia reduzir substancialmente o custo de frete de grãos, minérios e fertilizantes que hoje percorrem milhares de quilômetros por rodovia. A diferença de custo por tonelada entre o modal hidroviário e o rodoviário em percursos longos é, em alguns corredores, superior a 60%, um ganho que se traduz diretamente em competitividade nas exportações e em menor desgaste da malha rodoviária, que não foi construída para suportar o volume de carga que trafega sobre ela.

A consulta pública do Saip Sul-Mirim, aberta até 15 de agosto, é a janela adequada para que o setor produtivo gaúcho, os operadores de transporte e as entidades representativas contribuam com ajustes que tornem o modelo mais robusto antes do leilão. Que essa janela seja aproveitada e que o Governo Federal tenha a disciplina de transformar o modelo testado no Sul num referencial para a concessão de outros sistemas aquaviários. O Brasil não pode continuar ignorando seus rios enquanto paga, em pedágio e em desgaste de caminhão, o preço de uma logística cara demais para a produção que precisa exportar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

INSIGHT – DIREITO - CABOTAGEM: OS DESAFIOS DA ADAPTAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS APÓS O BR DO MAR



RUBIANE NASCIMENTO MASSA

Advogada associada do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas. Pós-graduada em Direito Marítimo e Direito Processual Civil
opinioao@portalbenews.com.br

O BR do Mar já fez a parte dela: destravou o transporte marítimo costeiro. Porém, o desafio agora não está mais apenas em alto-mar. Falta o resto do sistema acompanhar esse ritmo

O transporte aquaviário brasileiro está passando por uma relevante guinada em suas movimentações. Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e balanços setoriais da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem indicam avanço expressivo da navegação doméstica, em especial no transporte de contêineres, impulsionado tanto pelas cargas feeder, vinculadas ao longo curso, quanto pelo mercado interno.

O ponto central, entretanto, não está apenas no crescimento da demanda. Está na capacidade do sistema portuário brasileiro de absorver esse novo fluxo com previsibilidade, eficiência e segurança jurídica.

Esse crescimento não veio do nada. Com a consolidação da Lei do BR do Mar (Lei nº 14.301/2022) e a recente publicação do seu Decreto Regulamentador nº 12.555, as empresas brasileiras de navegação (EBNs) ganharam importantes ferramentas de flexibilização que, anteriormente, simplesmente não tinham.

No mesmo movimento, a regulação infralegal da Antaq avançou em temas sensíveis, como afretamento de embarcações e critérios de outorga na navegação marítima, reduzindo a burocracia do afretamento por tempo de embarcações estrangeiras e abrindo espaço para novos investimentos em frota.



Contudo, fica uma pergunta que esses números não respondem: nossos portos estão prontos, do ponto de vista jurídico, regulatório e operacional, para receber esse crescimento?

Por muito tempo, o legislador olhou apenas para o navio e o transporte em si. Porém, fato é que a logística não é uma peça isolada, é uma engrenagem que compõe uma operação complexa. Quando a carga chega ao porto, o desafio deixa de estar apenas no mar e passa a envolver pátio, berço, guindaste, janela de atracação, armazenagem, acesso terrestre e governança contratual.

Na Região Nordeste, por exemplo, a cabotagem já representa volume expressivo, com destaque para a Bahia. A tendência de crescimento regional reforça a necessidade de planejamento portuário compatível com o novo ciclo da navegação costeira. Caso contrário, o ganho regulatório obtido no mar pode ser perdido no cais.

E justamente nesse ponto, entra o Direito Regulatório e Administrativo, mostrando que o grande desafio pós-BR do Mar reside na modernização das regras de acesso e operação no cais.

Com pátios saturados e disputa acirrada por espaço de atracação, é preciso garantir que a cabotagem não seja tratada como linha secundária diante do longo curso. Afinal, ela depende de giro rápido e previsibilidade para funcionar. Sem isso, perde competitividade justamente no ponto em que deveria ser uma alternativa eficiente ao transporte rodoviário de longa distância.

Na prática, isso exige que a Antaq e o Poder Concedente atuem com agilidade jurídica na revisão dos planos de desenvolvimento e zoneamento (PDZ) dos portos organizados, bem como nas readequações de áreas arrendadas. A expansão de pátios retroportuários e a instalação de novos equipamentos não podem ficar reféns de trâmites incompatíveis com a velocidade exigida pela logística contemporânea.

Da mesma forma, a proposta de Reforma Portuária, materializada no PL 733/2025, toca num ponto especialmente sensível: a flexibilização do regime de mão de obra nos portos públicos. Difícil imaginar a velocidade que as frotas modernas exigem sem enfrentar, com responsabilidade e segurança jurídica, a organização do trabalho portuário e sua compatibilização com as exigências operacionais, operações containerizadas e cadeias logísticas cada vez mais integradas.

Por outro lado, a modernização não se constrói sem estabilidade. Investimentos em píeres, acessos viários, equipamentos e retroáreas dependem de contratos bem estruturados, matrizes de risco claras, regras estáveis e incentivos coerentes. Sem esse ambiente, o setor privado tende a adiar decisões justamente onde o sistema mais precisa de capacidade adicional.

O BR do Mar já fez a parte dela: destravou o transporte marítimo costeiro. Porém, o desafio agora não está mais apenas em alto-mar. Falta o resto do sistema acompanhar esse ritmo e, neste tocante, o sucesso do programa não vai se medir pela quantidade de navios autorizados a navegar na nossa costa, mas sim, pela velocidade, previsibilidade e segurança jurídica com que os nossos portos conseguem recebê-los e operacionalizar toda a cadeia logística de escoamento da carga.

A cabotagem pode ser uma das grandes respostas logísticas do País. Para isso, porém, o Brasil precisa olhar menos para o navio isolado e mais para o sistema que o sustenta.

Rubiane Nascimento Massa e outros profissionais do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/08/2026

POLÍTICA - MPE SE MANIFESTA CONTRA SUSPENSÃO DE PESQUISA

Segundo o Ministério Público Eleitoral, levantamento que apontou queda de Flávio Bolsonaro não foi irregular

Do Estadão Conteúdo

O Ministério Público Eleitoral (MPE) enviou ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE) na segunda-feira, 22, parecer contrário à decisão do ministro Nunes Marques que suspendeu a divulgação de uma pesquisa de intenção de voto para presidente da República promovida pela AtlasIntel.

O vice-procurador Alexandre Espinosa afirmou que é natural que institutos de pesquisa questionem os eleitores sobre “temas políticos sensíveis” e que não houve irregularidades nas perguntas feitas aos entrevistados no levantamento suspenso.



O PL questionou a pesquisa eleitoral porque ela citava o áudio no qual Flávio Bolsonaro aparece pedindo dinheiro a Vercaro

A sondagem foi realizada após a divulgação de conversas entre o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à presidência da República, e o banqueiro Daniel Vercaro, dono do Banco Master, preso e investigado por fraude financeira. O objetivo era medir o impacto dos fatos na intenção de voto dos eleitores.

“A intervenção da Justiça Eleitoral nas pesquisas eleitorais somente deve ser admitida em situações excepcionais, nas quais fique sobejamente demonstrada uma quebra objetiva do dever de equidistância e imparcialidade no levantamento científico realizado, com evidências concretas que permitam concluir uma indução que represente significativa interferência indevida na livre formação da opinião dos entrevistados”, afirmou o vice-procurador na manifestação.

A divulgação da pesquisa foi suspensa no dia 8 de junho, após o PL entrar com um pedido no TSE. Nunes Marques, que é o atual presidente da Corte Eleitoral, entendeu que ela induziu as respostas dos eleitores.

O PL questionou a regularidade de perguntas relacionadas ao caso Master e disse que o áudio no qual Flávio Bolsonaro aparece pedindo dinheiro a Vercaro para financiar o filme Dark Horse, cinebiografia do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), foi apresentado aos entrevistados. O levantamento apontou queda de cinco pontos na intenção de voto em Flávio após a revelação da conversa com o banqueiro.

Na ocasião, o instituto responsável afirmou ao Estadão que o modelo seguiu critérios técnicos e científicos de imparcialidade, transparência e integridade metodológica. Também argumentou que outras pesquisas identificaram impacto semelhante do episódio sobre a intenção de voto na candidatura do senador.

Com a decisão individual do ministro, a pesquisa não pode permanecer publicada nos canais oficiais da AtlasIntel, ser republicada ou impulsionada nas redes sociais. No dia 9 de junho, o plenário do TSE começou a julgar se a liminar será mantida, mas um pedido de vista da ministra Estela Aranha interrompeu o julgamento. A data da retomada ainda não foi definida.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - PROJETO AMPLIA CONSULTA A POVOS TRADICIONAIS E PODE IMPACTAR CONCESSÃO DA FERROGRÃO

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

Enquanto o governo prevê lançar o edital da Ferrogrão, comissão da Câmara aprova proposta que torna obrigatória a consulta prévia a indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais

SANTORO E A FERROGRÃO

O ministro dos Transportes, George Santoro, afirmou que a Ferrogrão está na fase final de análise no Tribunal de Contas da União (TCU) e, como resultado, o Governo espera publicar o edital de licitação

em breve. “A Ferrogrão está toda certa, já passou pelo Supremo, revisamos o projeto. Está na fase final de aprovação no TCU, já já vai ser aprovado”, disse o ministro. A ferrovia, de 933 quilômetros e que ligará Sinop (MT) ao Porto de Miritituba (PA), no Rio Tapajós, teve sua concessão suspensa pelo STF em 2022, após questionamentos sobre sobreposição com a terra indígena Kayapó e irregularidades no processo de licenciamento ambiental.

CONSULTA OBRIGATÓRIA AOS POVOS INDÍGENAS

A Comissão de Amazônia e dos Povos Originários e Tradicionais da Câmara dos Deputados aprovou nessa quarta-feira, dia 24, projeto de lei que torna obrigatória a consulta prévia a povos indígenas, quilombolas e outras comunidades tradicionais antes do licenciamento de empreendimentos que possam causar impactos ambientais, sociais, culturais, espirituais ou econômicos sobre essas populações. O texto ainda será analisado pelas comissões de Desenvolvimento Urbano e de Constituição e Justiça antes de seguir ao Senado.

LEI DE MEIO AMBIENTE

O projeto insere a consulta obrigatória diretamente na Lei da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981), elevando a exigência ao nível legal. Atualmente, a consulta a povos indígenas e comunidades tradicionais está prevista na Convenção 169 da OIT e em regulamentos administrativos, mas a relatora, deputada Célia Xakriabá (PSOL-MG), reconheceu que essas consultas “nem sempre são respeitadas” na prática.

PALAVRA FINAL

O ponto mais sensível para o setor de infraestrutura é a cláusula que determina que, em caso de divergência entre a comunidade afetada e o empreendedor, prevalecerá a decisão da população. Se mantida no texto final, a disposição pode conferir poder de veto efetivo a comunidades tradicionais sobre obras como ferrovias, rodovias, hidrelétricas e terminais portuários em regiões com presença dessas populações, projetos que hoje dependem de consulta, mas não de concordância.

NOVO ALCANCE

A proposta aprovada é um substitutivo apresentado por Xakriabá ao PL 5226/23, da deputada Ivoneide Caetano (PT-BA). O texto original se limitava a proibir a instalação de aterros sanitários em territórios tradicionais; a relatora ampliou o alcance para qualquer empreendimento com impacto sobre essas comunidades. As regras de cada consulta deverão ser definidas em conjunto com os grupos potencialmente afetados, respeitando seus idiomas, tradições e formas de organização social.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

POLÍTICA - Marinho diz que substituiria Jaques Wagner se fosse Lula

Para o ministro do Trabalho e Emprego, o líder do governo na Câmara precisa se afastar para se defender das suspeitas de ligação com Vorcaro

Do Estadão Conteúdo



Luiz Marinho chegou a entrar em contato com Jaques Wagner após a operação da PF para manifestar solidariedade e evitar qualquer julgamento antecipado

O ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho (PT), afirmou nesta quarta-feira, 24, que seria compreensível que o líder do governo no Senado, senador Jaques Wagner (PT-BA), deixasse temporariamente o cargo enquanto são apuradas, pela Polícia Federal (PF), suspeitas envolvendo sua relação com o ex-banqueiro Daniel Vorcaro, no âmbito das investigações relacionadas ao Banco Master.

Companheiro de partido de Jaques Wagner há décadas,



Marinho ressaltou que tem respeito pela atuação do senador na articulação política do governo no Congresso e afirmou não saber qual será a decisão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Ainda assim, disse que, em sua avaliação pessoal, seria justificável a substituição temporária da liderança do governo no Senado.

“Às vezes, a pessoa tem que deixar a sua posição para se defender. De repente, se justifica deixar a liderança e o presidente nomear outra liderança. É o que eu faria. Estou falando uma avaliação pessoal. Quem decide é o presidente Lula”, afirmou a jornalista, durante evento de anúncio da Relação Anual de Informações Sociais (Rais) - Mensal, na sede do Ministério, em Brasília (DF).

Marinho disse ainda que entrou em contato com Jaques Wagner após a operação da PF para manifestar solidariedade e evitar qualquer julgamento antecipado.

“Liguei para o Jaques um dia posterior à operação para prestar a minha solidariedade, porque eu sei que ele sofreu uma devastação em 2018 e comprovou-se sua inocência. Eu torço para que, de fato, não tenha absolutamente nada em relação a ele no caso Master.

Jaques Wagner se reuniu com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva nesta quarta- -feira. O encontro com Lula durou cerca de duas horas. Lula discutiu com Wagner o futuro do senador na liderança do Governo no Senado.

As lideranças do governo são cargos de representação dos interesses do Poder Executivo no Congresso Nacional. Na Câmara, o líder é o deputado Paulo Pimenta (PT-RS). Com a saída de Wagner, o governo deverá designar um substituto para a liderança no Senado.

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

Em nota, Wagner nega que tenha atuado em favor do Banco Master ou qualquer outra instituição financeira em seu mandato parlamentar. Sobre o imóvel citado pela PF, o senador declarou que ele não integra o patrimônio do líder do governo.

Lula se irritou com Wagner após o senador ter dito à Band News que falou com o presidente da República após a operação da Polícia Federal. Na ocasião, Wagner disse que Lula prestou apoio a ele.

O Estadão mostrou que a campanha de Lula avaliou que a operação contra Wagner contaminou Lula, por ressuscitar no eleitorado a pecha de corrupção que marcou o PT nos escândalos do mensalão e do petrolão.

O presidente do PT, Edinho Silva, o PT da Bahia e parlamentares da bancada petista defenderam a presunção de inocência de Wagner. O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), também defendeu o trânsito em julgado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

POLÍTICA – SENADOR ATUOU CONTRA O MASTER, DIZ HADDAD

Do Estadão Conteúdo

Fernando Haddad (PT), ex-ministro da Fazenda e pré-candidato ao governo de São Paulo, saiu em defesa do senador Jaques Wagner (PT) - investigado pela Operação Compliance Zero, que apura a fraude financeira envolvendo o Banco Master.

Em declarações à Folha de S.Paulo, Haddad afirmou que pode atestar pessoalmente a atuação de Wagner no Senado para travar os interesses da instituição financeira fraudulenta. A Polícia Federal (PF) apura se o senador usou sua atuação parlamentar para favorecer o Master.

O ex-ministro disse ter pedido a Wagner que orientasse a bancada a votar contra a chamada “Emenda Master”, proposta pelo senador Ciro Nogueira (PP-PI) para ampliar a cobertura do Fundo Garantidor de Créditos (FGC). Haddad disse ainda estar à disposição para depor sobre o episódio caso seja necessário.

O discurso de Haddad repete o da defesa de Jaques Wagner. Na segunda-feira, 22, o senador apresentou recurso ao Supremo Tribunal Federal (STF) para anular a operação de busca e apreensão em suas moradias. O argumento é que houve “erros graves” na ação.

Em nota, o gabinete do senador também afirmou que Jaques Wagner se posicionou contra a “Emenda Master”. Wagner é um dos mais longevos aliados políticos de Lula em Brasília. Os dois são amigos desde a década de 1970.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

POLÍTICA - DEPUTADO QUE ACUSOU PT DE MANDAR MATAR BOLSONARO É CONDENADO

Justiça determinou que Gustavo Gayer (PL-GO) indenize o partido por vídeo associando sigla ao atentado de 2018

Do Estadão Conteúdo



A defesa de Gustavo Gayer alegou liberdade de expressão em contexto de debate político, mas a Justiça entendeu que ele passou dos limites do direito

O deputado federal Gustavo Gayer (PL-GO) foi condenado pelo Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT) ao pagamento de R\$ 20 mil ao PT por danos morais. A indenização decorre de uma publicação que atribuía à legenda participação no atentado a faca sofrido pelo ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) durante a campanha eleitoral de 2018.

Procurado por meio da assessoria, Gayer ainda não se manifestou sobre a decisão.

A ação foi apresentada pelo PT após Gayer divulgar, nas redes sociais, vídeo em que afirmava que o partido ordenou o ataque cometido por Adélio Bispo contra o então candidato à Presidência, em Juiz de Fora (MG). Segundo os advogados, a acusação “é sabidamente falsa” e “já desmentida por investigações oficiais e por agências de checagem de fatos”.

“O PT mandou Adélio Bispo matar o até então candidato à presidência Bolsonaro. Quem fala isso é o próprio assassino. Isso é uma bomba tão gigantesca. A imprensa vai fazer de tudo para abafar isso que eu acabei de falar, então peço para que você compartilhe o máximo possível”, diz trecho da fala de Gayer no vídeo, reproduzida nos autos.

A defesa do parlamentar alegou a incidência da imunidade parlamentar e o exercício regular da liberdade de expressão em contexto de debate político e sustentou que não houve dano moral indenizável, pedindo a improcedência da ação movida pelo PT.

Ao analisar o caso, o juiz Wagner Pessoa Vieira concluiu que a manifestação ultrapassou os limites da liberdade de expressão e não está amparada pela imunidade parlamentar, além de ter atingido a honra e a imagem do Partido dos Trabalhadores (PT).

“Ressalte-se que o réu, em sua defesa, não logrou êxito em comprovar a veracidade da informação veiculada, limitando-se à invocação genérica da imunidade parlamentar e da liberdade de expressão ao tratar de fato político. Portanto, a manifestação do réu, não externou nenhum conteúdo informativo ou crítica política. Apenas difunde fato que está dissociado da realidade”, escreveu o magistrado.

Ele também argumentou que não se pode admitir que “detentor de mandato público, a pretexto de informar e, alegando estar protegido por garantia constitucional a livre manifestação e imunidade parlamentar, aja com abuso de direito para espalhar notícias falsas, com intuito de atacar partido político de espectro político oposto.”

Além da indenização, foi mantida a determinação liminar para retirada da publicação das plataformas digitais, imposta durante a tramitação do processo. A decisão é de primeira instância e pode ser contestada por meio de recurso.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

POLÍTICA - LULA DÁ AVAL PARA CANDIDATO PRÓPRIO EM MG

Do Estadão Conteúdo

Após meses de indefinição, o PT decidiu que terá candidatura própria ao governo de Minas Gerais. A decisão foi tomada após reunião da bancada mineira com o presidente Lula nesta quarta-feira, 24. Agora, o partido abrirá uma discussão interna para definir quem será o nome escolhido para disputar no segundo maior colégio eleitoral do País.

O aval de Lula à candidatura própria foi con firmado em nota pela deputada estadual mineira e presidente estadual do PT-MG, Leninha:

“O entendimento construído coletivamente reafirma uma resolução decidida há um mês de que o Partido dos Trabalhadores vai apresentar uma candidatura própria em Minas Gerais. As definições sobre esse projeto serão construídas nos próximos dias, a partir do diálogo entre o partido e as forças políticas comprometidas com um projeto democrático e popular para o estado “

O desejo inicial de Lula era lançar o ex-presidente do Senado Rodrigo Pacheco (PSD-MG). Durante meses, o petista trabalhou para convencer o aliado a entrar na disputa, mas Pacheco resistiu às investidas e acabou declinando da candidatura. A negativa obrigou Lula a recalcular a rota no Estado, considerado um dos mais estratégicos para a eleição presidencial. Desde a República Velha, todos os candidatos que ganharam a disputa no Estado triunfaram também o pleito nacional.

Antes de dar aval à candidatura própria, Lula flertou com o apoio a outras candidaturas, como a do ex-vereador Gabriel Azevedo (MDB), pré-candidato da sigla ao Palácio Tiradentes. A ideia, no entanto, enfrentou resistência dentro do PT mineiro em razão do histórico do emedebista.

A principal cotada para disputar o governo de Minas pelo PT é a ex-prefeita de Contagem (MG) Marília Campos. A petista, no entanto, resiste à ideia e inclusive vinha defendendo que o melhor caminho para o partido seria apoiar uma chapa encabeçada por outra legenda.

onte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE SUAPE MOVIMENTA 11,2 MILHÕES DE TONELADAS E CRESCE 26,9%

Expansão na Refinaria Abreu e Lima eleva o volume de cargas líquidas e posiciona o atracadouro como o quarto maior porto público do país

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



Os contêineres mantiveram a estabilidade e preencheram 25,9% da movimentação global, com 275.714 TEU no Tecon Suape. As cargas gerais soltas detiveram 2,1% do montante

O Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco, movimentou 11.268.644 toneladas de cargas entre janeiro e maio deste ano. O volume representa um aumento de 26,9% em comparação com o mesmo período do ano anterior. De acordo com o ranking da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o atracadouro ocupa a quarta posição entre os portos públicos do país, o que consolida a tendência de alta verificada desde janeiro, quando o porto encerrou o primeiro mês do ano com expansão de 38,6% nas cargas e de 26,2%

nas atracações.

Essa evolução do primeiro quadrimestre se deve, principalmente, aos graneis líquidos, que lideraram as operações no período e somaram 7.454.345 toneladas de petróleo e derivados. O número equivale a 66,2% do total transportado e supera em 41,9% a marca dos cinco primeiros meses de 2025.

O diretor-presidente do complexo, Armando Monteiro Bisneto, associa o resultado ao polo industrial local.

“Os números confirmam a força do nosso parque industrial, o crescimento das operações energéticas e os efeitos dos investimentos que vêm ampliando a competitividade do porto. Suape fortalece sua posição como um dos principais hubs logísticos do Brasil, contribuindo para a atração de investimentos, a geração de empregos e o desenvolvimento econômico de Pernambuco”, disse.

Além do petróleo, os graneis sólidos impulsionaram o balanço e acumularam 658.642 toneladas, volume que indica alta de 43,6% em produtos como trigo, cimento, clínquer e coque.

Os contêineres mantiveram a estabilidade e preencheram 25,9% da movimentação global, com 275.714 TEU registrados no Tecon Suape, enquanto as cargas gerais soltas detiveram 2,1% do montante.

Embarcações

Como consequência desse volume de mercadorias, o tráfego de embarcações na costa pernambucana subiu para 693 navios, o que representa acréscimo de 14,7% sobre o fluxo do ano passado. Para absorver essa demanda de navios, a administração planeja obras na estrutura portuária.

O diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária de Suape, José Constantino, explica que o foco das melhorias se concentra no setor de combustíveis.

“Os resultados refletem não apenas o aumento da demanda por combustíveis e derivados, mas também a importância de avançarmos com os investimentos planejados para os Píeres de Graneis Líquidos. Essas intervenções serão fundamentais para elevar a eficiência operacional, ampliar a capacidade de atendimento e garantir que Suape continue acompanhando o ritmo de crescimento da cadeia de petróleo, derivados e combustíveis que hoje movimenta a maior parte das cargas do complexo”, afirmou o diretor.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 25/08/2026

TRANSPORTES – PORTOS – ANTAQ AUTORIZA TESTES EMERGENCIAIS EM TERMINAL DO PORTO PIAUÍ

Terminal ainda está em fase de implantação e não concluiu todas as exigências regulatórias para poder operar normalmente

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

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou, em caráter especial e emergencial, a realização de testes de comissionamento no Terminal de Uso Privado (TUP) da Companhia de Terminais, Portos e Hidrovias do Piauí S.A. (Porto Piauí). A medida tem validade máxima de 180 dias.

A decisão foi assinada pelo diretor-geral da Antaq, com base em deliberação da Diretoria Colegiada e publicada no Diário Oficial da União de terça-feira (23).

Segundo a deliberação, a autorização permite que o terminal inicie testes operacionais antes da liberação definitiva, etapa considerada necessária para verificar o funcionamento da estrutura portuária. A Antaq destacou, no entanto, que a autorização não representa a liberação total das operações do terminal.

Entre as condições impostas, está a exigência de que a empresa comprove avanços em diligências junto à Secretaria de Patrimônio da União (SPU), especialmente relacionadas à regularização da área sobre o espaço aquaviário.

O órgão regulador também confirmou que a medida não isenta o Porto Piauí do cumprimento das normas de segurança exigidas por diferentes instituições, incluindo a Marinha do Brasil, o Corpo de Bombeiros e órgãos ambientais competentes.

A deliberação tem vigência imediata a partir da assinatura e segue válida somente pelo período autorizado.

O Porto Piauí, em construção em Luís Correia, representa um marco histórico para o estado ao viabilizar seu primeiro porto marítimo estruturado. O empreendimento deve impulsionar a economia local e fortalecer a logística do Nordeste, ampliando a capacidade de exportação e importação de mercadorias. O projeto prevê a implantação de um complexo portuário com múltiplos terminais, voltados à movimentação de cargas e desenvolvidos com diretrizes de sustentabilidade ambiental.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/08/2026

TRANSPORTES – PORTOS – TCP MOVIMENTA 690 MIL TEU ATÉ MAIO, COM ALTA PUXADA POR CARGA CHEIA

Terminal de contêineres de Paranaguá cresceu 2% no acumulado do ano, com avanço de 7% nos embarques e desembarques de cargas cheias

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Um dos destaques foi a operação de contêineres reefer, utilizados para transportar carnes e congelados, que movimentou 64.470 unidades, 9% acima das 59.054 unidades de 2025

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, atingiu uma movimentação total equivalente a



690 mil contêineres de 20 pés (TEU) no período entre janeiro e maio de 2026, alta de 2% em comparação ao desempenho de 2025.

“O resultado foi tracionado pelo aumento no fluxo de embarques e desembarques de cargas cheias, que registrou um aumento de 7%, passando de 4,5 milhões de toneladas, em 2025, para 4,8 milhões de toneladas, em 2026”, explicou Fabio Mattos, gerente comercial da TCP. Considerando apenas volume de cargas, sem contar o peso dos contêineres, as exportações foram de 3,5 milhões de toneladas, alta de 8%, enquanto as importações chegaram a 1,3 milhão de toneladas, número 6% superior ao registrado no ano anterior.

Um dos destaques foi a operação de contêineres refrigerados (reefer), utilizados para transportar carnes e congelados, que movimentou 64.470 unidades, volume 9% acima das 59.054 unidades de 2025. O terminal conta com a maior área para armazenagem de contêineres refrigerados do país, com 5.280 tomadas, e que terá a capacidade expandida ainda este ano.

A TCP também é a maior concentradora de linhas marítimas na costa brasileira e conta com 22 serviços semanais regulares entre operações de longo curso e de cabotagem. Com maior frequência de atracações e linhas que conectam Paranaguá a outros terminais da costa brasileira e aos continentes americano, europeu, africano e asiático, o cais do Terminal recebeu 427 navios entre janeiro e maio.

Na ferrovia, que conecta os ramais em Cascavel, Cambé e Ortigueira ao pátio de operações dentro da área alfandegada do terminal, foram registrados o encoste de 545 trens e a movimentação de 972 mil toneladas de cargas no período.

Já o modal rodoviário registrou o maior número de contêineres movimentados para o período, com 267 mil unidades, 6% a mais do que em 2025.

Principal produto exportado pelo terminal de contêineres, o segmento de carnes e congelados foi destaque ao embarcar 1,7 milhão de toneladas, volume 13% acima das 1,5 milhão de toneladas do ano anterior. “A retomada dos embarques de carne de frango após a queda de restrições impostas ao Brasil em 2025 fez com que as exportações disparassem. As exportações de carne suína também tiveram alta, e o Terminal tem demonstrado capacidade e eficiência para atender à demanda do mercado”, comenta Mattos.

O segmento comercial de madeira, que abastece a indústria de móveis, embalagens e construção civil, teve uma performance estável e exportou 598 mil toneladas ao longo de 2026. Em seguida vem o segmento de papel e celulose, que cresceu 9%, atingindo a marca de 446 mil toneladas embarcadas.

Nas importações, o setor automotivo desembarcou 236 mil toneladas, resultado 3% superior ao ano anterior, o que indica um avanço no abastecimento principalmente ao polo industrial de Curitiba e da região metropolitana. Já o segmento de químicos ficou em segundo lugar com a importação de 214 mil toneladas de produtos, com destaque para insumos para a indústria de fertilizantes e defensivos agrícolas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/08/2026

TRANSPORTES – PORTOS – PORTO DE PARANAGUÁ ASSUME VICE-LIDERANÇA EM MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Porto de Paranaguá (PR) ampliou em 63% a movimentação de veículos nos cinco primeiros meses de 2026 e passou a ocupar a segunda posição no ranking nacional de importação e exportação desse tipo de carga. Entre janeiro e maio, foram movimentadas 67,6 mil unidades, entre carros, caminhões e outros veículos, frente às 41,6 mil registradas no mesmo período do ano passado.

O crescimento foi impulsionado principalmente pelo aumento das importações. “Nós tivemos uma nova operação iniciada no fim do ano passado, após a formação de uma joint venture entre duas montadoras. Com isso, a movimentação de veículos cresceu significativamente e alcançamos quase 48 mil veículos importados até este momento do ano”, destacou Gabriel Vieira, diretor de Operações Portuárias da Portos do Paraná.

A China lidera as operações de importação e exportação de veículos realizadas pelo Porto de Paranaguá, respondendo por 54,8% do total movimentado em 2026. Na sequência aparecem México (23,4%), Argentina (9,3%), Colômbia (4,4%) e Alemanha (2,3%).

Considerando os dados do comércio exterior brasileiro medidos em toneladas, o Porto de Paranaguá movimentou 87,7 mil toneladas de veículos em 2026, crescimento de 151% em comparação com as 34,9 mil toneladas registradas no mesmo período de 2025.

Com isso, o terminal alcançou participação de 14,71% nas operações brasileiras de importação e exportação de veículos, ultrapassando o Porto de Santos, que registra 14,66%. O Porto de Vitória permanece na liderança nacional do segmento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - PORTO DE SANTOS NÃO PODE MAIS ESPERAR



BAYARD UMBUZEIRO NETO
CEO da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

A pergunta que devemos fazer não é se o canal precisa ser aprofundado. A questão é: quanto tempo ainda podemos perder discutindo uma necessidade que o mercado já reconheceu há muitos anos?

A decisão judicial que suspendeu a ordem de serviço para o aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos (SP) reacende uma discussão que o setor conhece há décadas. Mais do que um debate sobre contratos, recursos administrativos ou procedimentos licitatórios, a questão central é outra: qual é o custo de continuar adiando uma obra considerada estratégica para o futuro do principal porto da América Latina?

Há pelo menos duas décadas, especialistas, operadores portuários, armadores, exportadores e autoridades discutem a necessidade de ampliar a capacidade logística do complexo santista. Nesse período, o comércio exterior brasileiro cresceu, a movimentação de cargas bateu sucessivos recordes e os navios se tornaram maiores, mais eficientes e mais exigentes em relação à infraestrutura portuária.

O mundo mudou. O transporte marítimo também.

O Porto de Santos movimenta, hoje, volumes muito superiores aos registrados no início dos anos 2000. Ao mesmo tempo, a indústria naval investiu em embarcações cada vez maiores, capazes de transportar mais carga por viagem e reduzir custos logísticos. Esses ganhos de escala são fundamentais para a competitividade das cadeias globais de suprimentos.

No entanto, para receber esses navios, não basta ter terminais modernos ou equipamentos de última geração. É preciso garantir condições adequadas de navegação.

O canal de acesso é a porta de entrada do porto. E, quando essa porta se torna um limitador operacional, todo o sistema perde eficiência.



O aprofundamento do canal de 15 para 16 metros não deve ser analisado apenas como uma obra de engenharia. Trata-se de uma intervenção diretamente ligada à competitividade do comércio exterior brasileiro. Permitir a escala de embarcações maiores significa ampliar a capacidade operacional, reduzir restrições, aumentar a atratividade do porto e criar condições para absorver o crescimento esperado para as próximas décadas.

Em um cenário global cada vez mais competitivo, os armadores buscam eficiência. Os investimentos seguem a lógica da produtividade. Nenhuma companhia marítima toma decisões com base apenas em tradição ou localização geográfica. Ela escolhe os portos capazes de oferecer segurança operacional, previsibilidade e capacidade para atender às demandas da frota moderna.

É justamente por isso que a discussão sobre o aprofundamento do canal ultrapassa os limites da comunidade portuária.

Estamos falando de uma infraestrutura que impacta exportadores, importadores, transportadores, operadores logísticos, indústrias e, de modo geral, a própria economia brasileira. Cada ganho de eficiência operacional se reflete em custos menores, maior competitividade e melhores condições para os produtos brasileiros disputarem mercados internacionais.

Naturalmente, qualquer processo licitatório deve observar rigor técnico, transparência e segurança jurídica. Esse é um princípio inegociável em qualquer investimento público de grande porte. Entretanto, também é necessário compreender que a postergação permanente de projetos estruturantes gera consequências econômicas reais.

O Porto de Santos está diante de uma oportunidade histórica de se preparar para os próximos 30 ou 40 anos. A expansão da movimentação de cargas, os projetos de novos terminais, os investimentos privados em curso e as perspectivas de crescimento do comércio exterior apontam para uma única direção: o porto precisará de mais capacidade.

A pergunta que devemos fazer não é se o canal precisa ser aprofundado. A questão é: quanto tempo ainda podemos perder discutindo uma necessidade que o mercado já reconheceu há muitos anos?

O Porto de Santos consolidou sua posição como principal plataforma logística do país. Para manter essa liderança, será necessário continuar investindo em infraestrutura, tecnologia e eficiência operacional. E, entre todas as obras estratégicas em discussão atualmente, poucas são tão fundamentais quanto garantir que os navios do futuro, maiores e mais modernos, possam acessar o complexo sem restrições.

Porque a competitividade de um porto não se mede apenas pelo volume de cargas que ele movimentava hoje. Ela é medida, principalmente, pela capacidade de receber o amanhã.

Bayard Umbuzeiro Neto escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

TRANSPORTES - HIDROVIAS - MPOR ANUNCIA DRAGAGEM E CONCESSÃO INÉDITA NO SISTEMA HIDROVIÁRIO DO SUL

Consulta pública para o Saip Sul-Mirim abre em julho; projeto reúne portos, canais e hidrovias sob gestão privada integrada

Do Estadão Conteúdo

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, assinou nesta terça-feira (23), em General Câmara (RS), a ordem de serviço para a dragagem de manutenção da hidrovia da Lagoa Mirim e anunciou a abertura da consulta pública para a concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim

(Saip Sul-Mirim). As duas iniciativas integram a agenda do Ministério de Portos e Aeroportos para a infraestrutura hidroviária do Rio Grande do Sul.

A dragagem da Lagoa Mirim receberá R\$ 57,9 milhões, sendo R\$ 6,7 milhões destinados à supervisão das obras. O contrato 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 Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e serão aplicados entre 2026 e 2028.



O contrato contempla a elaboração dos projetos executivos, a execução da dragagem de manutenção e a implantação e manutenção da sinalização náutica do canal navegável

A principal restrição operacional do sistema é a profundidade insuficiente do canal navegável — condição que compromete a navegabilidade ao longo do ano e que as obras de dragagem pretendem corrigir. A Lagoa Mirim integra um corredor hidroviário conectado ao Canal de São Gonçalo e à Lagoa dos Patos, que viabiliza o

transporte internacional de cargas entre Brasil e Uruguai. Entre os resultados esperados estão maior regularidade das operações, redução da dependência do transporte rodoviário e estímulo às atividades econômicas da região.

A concessão do Saip Sul- -Mirim é apresentada pelo ministério como a primeira do gênero no país: um modelo integrado que reúne, sob gestão privada, os acessos aquaviários aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além das hidrovias da Lagoa dos Patos, Lago Guaíba e Lagoa Mirim. O prazo é de 25 anos, prorrogável até 70 anos, com investimentos iniciais de R\$ 134 milhões em estudos hidrográficos, monitoramento, sistemas de gestão do tráfego aquaviário, dragagem e modernização de estruturas hidroviárias. O projeto abrange 510 km de vias navegáveis.

A consulta pública ficará aberta entre 1º de julho e 15 de agosto deste ano, período em que representantes do setor produtivo, operadores, entidades e demais interessados poderão apresentar contribuições aos documentos técnicos e jurídicos do projeto.

Franca defendeu a participação do capital privado na expansão da infraestrutura. “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 e ampliar a integração logística entre portos e hidrovias, com reflexos sobre a competitividade econômica do estado e a integração logística com o Uruguai.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

TRANSPORTES - HIDROVIAS - ECLUSA DE AMARÓPOLIS PASSA POR PRIMEIRA RENOVAÇÃO INTEGRAL EM 50 ANOS

Da Estadão Conteúdo

Na mesma agenda em General Câmara, Tomé Franca visitou a Barragem-Eclusa de Amarópolis, no Rio Jacuí, que recebe R\$ 168,1 milhões em obras de modernização. A iniciativa, conduzida em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) com contrato vigente

até dezembro de 2027, é apontada pelo ministério como a primeira renovação integral de uma eclusa federal.

Inaugurada em 1974, a estrutura assegura a navegabilidade na região centro-norte do estado e o abastecimento de água dos municípios próximos ao Rio Jacuí. Atualmente, concentra o maior fluxo de embarcações entre as eclusas administradas pelo Dnit. A modernização integra os esforços de recuperação da infraestrutura logística do estado após as enchentes de 2024.

“Foram 50 anos sem investimento na Eclusa, portanto o que a gente está realizando aqui hoje é histórico. Esse investimento em requalificação garante a navegabilidade gaúcha”, disse Franca. Além de Amarópolis, os sistemas de Fandango, Anel de Dom Marco e Bom Retiro deverão passar por processos semelhantes de modernização.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, a obra tem alcance estratégico. “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”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

TRANSPORTES - AEROPORTOS - ANAC ABRE CONSULTA PARA REPACTUAÇÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA

Nova modelagem do contrato prevê leilão em dezembro, R\$ 1,2 bilhão em investimentos no terminal brasiliense e incorporação de aeroportos regionais ao pacote

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



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 Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) abriu na 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 regras, obrigações e requisitos para a otimização do contrato, além de incorporar dez aeroportos regionais à concessão. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) prevê realizar o leilão em dezembro,

após a conclusão das etapas preparatórias.

Os documentos ficam disponíveis para contribuições por 45 dias, entre 23 de junho e 7 de agosto, na página especial de Procedimentos para Repactuação da Anac. Para ampliar a participação dos interessados, será realizada uma audiência pública virtual no dia 29 de julho, às 14h30. Empresas interessadas em participar da concorrência poderão solicitar visitas técnicas ao Aeroporto de Brasília e aos dez aeroportos regionais que integram o projeto, por meio de agendamento junto à Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/ MPor).

O acordo de repactuação 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 — mudanças que, segundo o ministério, 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. “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.

A principal mudança do novo contrato está na forma de pagamento da outorga à União. O modelo prevê uma alíquota mínima de 5,9% sobre a receita bruta anual da concessionária, e vencerá o leilão a empresa ou consórcio que oferecer a maior alíquota variável. A futura concessionária também deverá pagar uma contribuição inicial de R\$ 557 milhões, sendo que 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. Segundo o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, o modelo foi estruturado para garantir equilíbrio econômico-financeiro e maior previsibilidade. “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.

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.

Programa AmpliAR

A repactuação também incorpora dez aeroportos regionais ao contrato, dentro do Programa AmpliAR. Estão previstos aproximadamente R\$ 857,8 milhões em investimentos para ampliar, 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.

Concedido à iniciativa privada em 2012, o Aeroporto Internacional de Brasília consolidou-se como um dos principais centros de conexão aérea do país e 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 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

TRANSPORTES - AEROPORTOS - AVIAÇÃO BRASILEIRA BATE RECORDE DE 54,9 MILHÕES DE PASSAGEIROS ATÉ MAIO

Movimentação nos aeroportos do país cresceu 6,7% nos cinco primeiros meses de 2026, com novo pico também em maio e avanço mais forte dos voos internacionais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A aviação comercial brasileira voltou a bater recorde de movimentação de passageiros em 2026. Entre janeiro e maio, 54,9 milhões de embarques e desembarques foram registrados em voos domésticos e internacionais no país, volume 6,7% superior ao apurado no mesmo intervalo do ano passado e o maior da série histórica para os cinco primeiros meses do ano.

O avanço também apareceu no resultado de maio. No mês, os aeroportos brasileiros movimentaram 10,5 milhões de passageiros, alta de 2,5% na comparação com maio de 2025 e novo recorde para o período, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), cuja série histórica começou em 2000.



Em termos percentuais, o melhor desempenho de maio ficou com a região Sul, que registrou crescimento de 5,84% na comparação com o mesmo mês do ano passado

O AVANÇO TAMBÉM APARECEU NO RESULTADO DE MAIO. NO MÊS, OS AEROPORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM 10,5 MILHÕES DE PASSAGEIROS, ALTA DE 2,5% NA COMPARAÇÃO COM MAIO DE 2025 E NOVO RECORDE PARA O PERÍODO, SEGUNDO DADOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC), CUJA SÉRIE HISTÓRICA COMEÇOU EM 2000

O crescimento foi puxado tanto pelo mercado doméstico quanto pelo internacional, embora o ritmo de expansão das viagens ao exterior tenha permanecido mais forte. Nos voos dentro do país, foram transportados 8,3 milhões de passageiros em maio, resultado 2% acima do verificado no mesmo mês do ano passado. No acumulado de janeiro a maio, a movimentação doméstica somou 42 milhões de passageiros, com avanço de 5,5%.

Já as operações internacionais responderam por 2,2 milhões de passageiros em maio, aumento de 4,7% em relação ao mesmo período de 2025. No acumulado do ano até maio, esse mercado alcançou 12,8 milhões de passageiros, alta de 10,3%. Tanto no recorte mensal quanto no acumulado de cinco meses, o segmento internacional registrou os maiores volumes já observados para o período.

Ao comentar o desempenho, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou que os números refletem um momento de expansão da conectividade aérea no país, com impactos sobre o turismo, o comércio e a atividade econômica. Segundo ele, o crescimento da movimentação beneficia passageiros, companhias e o ambiente de negócios ligado ao setor.

A expansão foi observada nas cinco regiões do país, embora em ritmos distintos. Em maio, o Sudeste concentrou o maior volume de passageiros, com 5,23 milhões de embarques e desembarques. Na sequência vieram Nordeste, com 1,58 milhão; Sul, com 1,14 milhão; Centro-Oeste, com 1,04 milhão; e Norte, com 467,5 mil.

Em termos percentuais, o melhor desempenho de maio ficou com a região Sul, que registrou crescimento de 5,84% na comparação com o mesmo mês do ano passado. O Sudeste apareceu em seguida, com alta de 2,43%, enquanto o Nordeste avançou 1,87%.

No acumulado dos cinco primeiros meses do ano, o Sudeste também liderou com folga, ao reunir 26,26 milhões de passageiros. O Nordeste somou 9,02 milhões; o Sul, 5,88 milhões; o Centro-Oeste, 5,1 milhões; e o Norte, 2,3 milhões.

Mais uma vez, o Sul apresentou a maior taxa de crescimento do país no período, com avanço de 10,3% frente aos cinco primeiros meses de 2025. O Nordeste veio logo atrás, com alta de 9,4%, seguido por Centro-Oeste, com 5,3%; Sudeste, com 4,8%; e Norte, com 1,5%.

Ranking

Entre os aeroportos, o terminal internacional de Guarulhos, em São Paulo, manteve a liderança nacional no acumulado do ano, com 9,44 milhões de passageiros movimentados entre janeiro e maio. Congonhas aparece na segunda posição, com 4,95 milhões, seguido pelo Galeão, no Rio de Janeiro, com 4,04 milhões; por Brasília, com 3,39 milhões; e por Confins, em Minas Gerais, com 2,55 milhões.

Também figuram entre os principais terminais do país, no acumulado até maio, os aeroportos de Campinas, com 2,47 milhões de passageiros; Recife, com 2,13 milhões; Salvador, com 1,77 milhão; Porto Alegre, com 1,61 milhão; Santos Dumont, com 1,27 milhão; Fortaleza, com 1,24 milhão; Florianópolis, com 1,22 milhão; São José dos Pinhais, com 1,21 milhão; Belém, com 798 mil; e Goiânia, com 738 mil.

Os dados reforçam a continuidade do ciclo de crescimento da aviação brasileira em 2026, com expansão disseminada entre os mercados doméstico e internacional, avanço em todas as regiões e manutenção da concentração de fluxo nos grandes hubs do país. Ao mesmo tempo, o desempenho do mercado externo e a aceleração observada em regiões como Sul e Nordeste indicam um movimento de fortalecimento mais espalhado da malha aérea, para além dos principais centros tradicionais de conexão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

LOGÍSTICA - VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA IMPULSIONA APOSTA EM CONDOMÍNIO LOGÍSTICO

Com alta de 17% nos imóveis em um ano, Sinop, no norte de Mato Grosso reforça posição como polo logístico do agronegócio e atrai investidores

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



A estrutura prevê galpões de padrão classe A, com sistemas de combate a incêndio, pisos de alta resistência e infraestrutura voltada a operações de armazenagem e distribuição

O crescimento acelerado de Sinop e a valorização do mercado imobiliário local têm ampliado o interesse por empreendimentos ligados à logística no norte de Mato Grosso. Nesse cenário, o condomínio logístico PZ Log aposta na combinação entre localização estratégica, geração de renda imobiliária e expansão das atividades do agronegócio para atrair empresas e investidores.

Dados do setor apontam que os imóveis em Sinop registraram valorização média de 17% entre 2025 e 2026, percentual superior ao observado em cidades médias do agronegócio no Centro-Oeste, que avançaram cerca de 12% no período, e quase três vezes acima da média nacional, estimada em 6%.

A cidade ocupa posição estratégica na BR-163, principal corredor de escoamento da produção agrícola mato-grossense, e vem consolidando seu papel como um dos principais polos econômicos do interior brasileiro.

Segundo o diretor comercial e de operações do PZ Log, Antonio Pereira, o cenário tem ampliado o interesse de investidores que enxergam nos ativos logísticos uma alternativa para combinar valorização patrimonial e geração de receita recorrente.

“O investidor não precisa necessariamente adquirir um módulo para utilização própria. Ele pode aproveitar a valorização patrimonial que Sinop vem registrando e ainda obter renda com a locação. Quando se junta a valorização do imóvel com o rendimento da locação, cria-se uma condição muito interessante de retorno sobre o investimento”, afirma.

O empreendimento foi projetado para atender empresas ligadas ao agronegócio, distribuição e atividades industriais de baixo impacto. A estrutura prevê galpões de padrão classe A, com sistemas de combate a incêndio, pisos de alta resistência e infraestrutura voltada a operações de armazenagem e distribuição.



Além do armazenamento de insumos agrícolas, defensivos e peças para implementos, o complexo poderá receber atividades como montagem final de produtos, rotulagem, etiquetagem e distribuição regional.

A expectativa é que a demanda por esse tipo de infraestrutura acompanhe o crescimento econômico da região, impulsionado pelo avanço da produção agrícola e pelos investimentos em logística previstos para Mato Grosso.

Entre eles está a Ferrogrão, projeto ferroviário que pretende ligar Sinop aos portos do Arco Norte e que voltou ao centro das discussões após o Supremo Tribunal Federal destravar sua tramitação. A ferrovia é apontada por especialistas como uma das iniciativas capazes de reforçar ainda mais a atratividade logística da região.

Para Pereira, a influência econômica exercida por Sinop sobre aproximadamente 30 municípios e mais de 1 milhão de habitantes amplia o potencial de negócios para empresas que buscam reduzir custos operacionais e aproximar suas operações dos mercados consumidores.

Outro fator apontado como diferencial é o modelo de condomínio logístico, que permite o compartilhamento de serviços de segurança e infraestrutura.

“Uma operação isolada pode gastar mais de R\$ 60 mil por mês apenas com vigilância armada. Dentro de um condomínio logístico, esse custo é compartilhado. Dependendo da operação, a economia pode chegar a 90%, além de oferecer uma estrutura de segurança muito mais robusta”, conclui.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

LOGÍSTICA - UNIFRANGO INVESTE R\$ 20 MILHÕES EM AMPLIAÇÃO DE CD NO PARANÁ

Expansão em Apucarana vai adicionar 4 mil posições paletes e deve elevar em 20% o faturamento da unidade

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Unifrango S/A anunciou um aporte de R\$ 20 milhões na próxima fase de expansão do centro de distribuição (CD) da empresa em Apucarana (PR). A obra vai acrescentar 4 mil posições paletes à estrutura atual, levando a capacidade total para 24 mil espaços destinados ao armazenamento de produtos congelados, resfriados e secos. A previsão é de que as instalações estejam prontas em setembro.

De acordo com a empresa, o investimento cobre fundação, sistemas de prevenção de incêndio, licenciamentos, pavimentação e salas de máquinas. O presidente da Unifrango, Hugo Bongiorno, projeta que a expansão de 20% na capacidade operacional se traduza em crescimento equivalente no faturamento do CD.

“Essa ampliação acompanha o crescimento da indústria, que vem fazendo investimentos para ter mais espaço de armazenagem e ganha mais flexibilidade para atender aos clientes de congelados, resfriados e secos, tanto no atacado quanto no varejo, já que a estrutura conta com bases móveis”, afirmou Bongiorno.

A escolha por Apucarana foi influenciada pela posição geográfica da unidade, conforme explicou Roberto Pelle, gerente de expansão da empresa. A localidade está situada entre vias rodoviárias e próxima a uma linha férrea — atributos que pesaram na decisão de ampliar a estrutura no local.

Enquanto aguarda as licenças necessárias para a implantação de um terminal intermodal próprio, a Unifrango opera o CD de Apucarana com transporte rodoviário, conectado ao terminal intermodal de Cambé.

Pelle adiantou que a empresa também avalia a criação de armazéns para produtos secos, com foco nos segmentos de nutrição animal e pet, para aproveitar o aumento da demanda nessas categorias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

LOGÍSTICA – GALPÕES ATRAEM R\$ 1 BILHÃO EM TRANSAÇÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Menor vacância da década e expansão de estoque sustentam o interesse de investidores institucionais e pessoas físicas pelo segmento

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A Colliers prevê que a vacância siga entre 6% e 7% em 2026, com pressão mais intensa em mercados onde a oferta é mais restrita, como a região metropolitana de São Paulo

O mercado de ativos logísticos movimentou mais de R\$ 1 bilhão em transações entre janeiro e março de 2026, segundo levantamento da Colliers. A consultora aponta que o setor chegou ao início do ano com a menor taxa de vacância da última década e um estoque nacional 13% maior do que o registrado no mesmo período de 2025.

A combinação de vacância baixa e inventário em expansão colocou os galpões logísticos entre os ativos mais disputados pelos fundos de investimento imobiliário (FIIs), tanto por gestores institucionais quanto por investidores pessoa física. A Colliers atribui esse interesse, em grande parte, ao avanço do comércio eletrônico.

Segundo a Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (ABComm), as vendas online no Brasil devem ultrapassar R\$ 258 bilhões em 2026. A perspectiva de crescimento pressiona as empresas do setor a firmar contratos de locação de galpões com capacidade para operações de entrega cada vez mais ágeis, o que, conforme a Colliers, tem sustentado a demanda por esse tipo de ativo.

Para o CEO da Colliers, Ricardo Betancourt, os dados refletem um conjunto favorável de fundamentos. “O mercado logístico inicia 2026 com todos os indicadores no campo positivo. O inventário está em expansão, a vacância recuou para o menor nível e o interesse por essa classe de ativos permanece atraindo investidores. É um dos segmentos mais resilientes do mercado imobiliário”, disse.

A Colliers informou que cerca de 74% das posições nos FIIs logísticos pertencem a pessoas físicas — o que, segundo a consultora, indica que o acesso a esse tipo de empreendimento deixou de ser restrito a grandes carteiras. Pelos fundos, o investidor de varejo pode participar de galpões de alto padrão com aportes menores e negociar suas cotas diariamente em bolsa.

A taxa Selic, projetada em 13,25% ao ano para o encerramento de 2026 pelo Boletim Focus do Banco Central, segue como variável relevante nessa equação. Com a renda fixa ainda oferecendo retornos competitivos, gestores recomendam que o investidor avalie o binômio risco-retorno antes de aumentar a exposição em fundos imobiliários.



O pipeline da Colliers para os próximos 24 meses soma 3,4 milhões de m² em desenvolvimento. A consultora projeta que a vacância permaneça entre 6% e 7% ao longo de 2026, com pressão mais intensa em mercados onde a oferta é mais restrita, como a região metropolitana de São Paulo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

LOGÍSTICA – FEDEX EXPANDE FROTA ELÉTRICA E CHEGA A 53 VEÍCULOS NO PAÍS

Novas vans chegam a Campinas, São Paulo e Curitiba; empresa mantém meta de eletrificar toda a frota de última milha até 2040

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A FedEx incorporou 17 novas vans elétricas à sua operação no Brasil e distribuiu os veículos entre Campinas (SP), São Paulo (SP) e Curitiba (PR). Com a adição, a companhia passa a operar 53 veículos elétricos no país — resultado de quatro rodadas de expansão realizadas nos últimos três anos.

Os novos modelos são o Mercedes-Benz eSprinter Furgão Street 320, voltados para a etapa de última milha. Antes desta expansão, a frota elétrica da FedEx no Brasil já estava presente em Salvador (BA), Recife (PE), Belo Horizonte (MG) e Rio de Janeiro (RJ).

Segundo a empresa, os 53 veículos em operação evitam a emissão de aproximadamente 132,5 toneladas de CO₂ por ano. Em escala global, a FedEx já conta com mais de oito mil veículos elétricos em circulação, dentro da meta de eletrificar 100% da frota de coleta e entrega até 2040.

“A incorporação de novos veículos elétricos reforça nosso compromisso com a redução de emissões, ao mesmo tempo em que contribui para uma operação mais inteligente, alinhada à nossa meta global de alcançar operações neutras em carbono até 2040”, afirmou Camila Lima, vice-presidente de Operações da FedEx no Brasil.

Fabio F. Silva, head de Vendas Vans da Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil, destacou o desempenho do modelo na logística urbana. “A ampliação da frota da FedEx com o nosso veículo evidencia a maturidade da nossa solução elétrica e a confiança do mercado na eficiência operacional que ela oferece”, disse.

Em paralelo à expansão da frota elétrica, a FedEx também ampliou a operação de transporte rodoviário internacional na América do Sul. A companhia incluiu uma nova rota entre Brasil e Paraguai no South America Road Network (SARN), serviço que já conectava o Brasil à Argentina, ao Chile e ao Uruguai.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - BÚZIOS BATE RECORDE E ALCANÇA 1,1 MILHÃO DE BARRIS DE PETRÓLEO POR DIA

Campo do pré-sal da Bacia de Santos supera marca de 1 milhão registrada em 2025 e concentra cerca de um terço da produção operada pela Petrobras no país

Do Estadão Conteúdo

O campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, atingiu, nesta terça-feira (23/6), a produção média diária recorde de 1 milhão e 100 mil barris de petróleo por dia, superando a marca de 1 milhão, alcançada em outubro de 2025.

Maior campo do país em produção e em volume de reservas, Búzios é responsável por cerca de 1/3 de toda a produção de petróleo operada pela Petrobras no Brasil (incluindo parceiros). Se considerada

apenas a parcela que cabe à companhia (WI), o campo representa quase metade da produção da Petrobras.



Búzios é o segundo campo da Petrobras a superar a marca de produção de 1 milhão de barris por dia. O primeiro foi Tupi, também na área do pré-sal da Bacia de Santos

“Esse recorde marca uma importante fase de aceleração da produção em Búzios, que vai crescer ainda mais. Seguimos conectando novos poços e aumentando a produção nas plataformas P-78 e P-79. Búzios é o mais promissor campo da Petrobras e vai quebrar recorde sobre recorde”, disse Magda Chambriard, presidente da Petrobras.

Búzios produz por meio de oito unidades: P-74, P-75, P-76, P-77, P-78, P-79 e os FPSOs Almirante Barroso e Almirante Tamandaré, a maior em capacidade de produção do país com 270 mil barris/dia.

As plataformas P-78 e P-79, as duas últimas a chegarem ao campo, estão em processo de aceleração da produção, para alcance de suas capacidades máximas (ramp up), de 180 mil barris de petróleo por dia.

No total, vão operar no campo de Búzios 12 FPSOs. Ainda estão em construção os FPSOs P-80, P-82 e P-83; e, em licitação, a unidade Búzios 12.

“Temos conseguido acelerar a produção em Búzios e contribuir para o alcance de recordes como esse por meio de estratégias de gestão, engenharia e tecnologias inovadoras, que permitem a antecipação da saída das unidades dos estaleiros e sua chegada mais cedo ao campo, também preparado antecipadamente para recebê-las”, destaca a diretora de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras, Renata Baruzzi.

Maior do país em reservas, o campo de Búzios possui os poços mais produtivos do país, localizados a mais de 2 mil metros de profundidade no leito marinho.

A espessura de seu reservatório tem a altura do Pão de Açúcar – e sua extensão corresponde a mais que o dobro da Baía de Guanabara.

“Os poços de Búzios têm altíssima produtividade devido à qualidade da rocha reservatório e sua elevada espessura. É uma rocha com alta permo-porosidade e com óleo de elevado grau API, o que favorece o alto fluxo de óleo da rocha para o poço”, explica a diretora de Exploração e Produção da Petrobras, Sylvia Anjos.

A permo-porosidade é a combinação das propriedades porosidade e permeabilidade, associadas à capacidade de uma rocha ou solo de armazenar e transmitir fluidos como óleo ou gás.

Búzios é o segundo campo da Petrobras a superar a marca de produção de 1 milhão de barris por dia. O primeiro foi Tupi, também no pré-sal da Bacia de Santos.

O consórcio de Búzios é composto pela Petrobras (operadora), pelas empresas parceiras chinesas CNOOC, CNODC, e pela PPSA, empresa gestora dos contratos de partilha da produção.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO CAI PELO TERCEIRO DIA COM ALÍVIO EM ORMUZ

WTI recua 3,92% e Brent perde 3,81% após sinais de normalização no estreito e retomada das conversas entre Washington e Teerã

Do Estadão Conteúdo

Os contratos futuros do petróleo fecharam em queda pelo terceiro dia consecutivo nesta quarta-feira, 24, diante de sinais de normalização do fluxo no Estreito de Ormuz e avanço nas negociações entre os Estados Unidos e o Irã após a assinatura do memorando de entendimento.

Negociado na New York Mercantile Exchange (Nymex), o petróleo WTI para agosto fechou em queda de 3,92% (US\$ 2,87), a US\$ 70,34 o barril, operando abaixo dos US\$ 70 na mínima intraday. O petróleo Brent para setembro, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE), encerrou em baixa de 3,81% (US\$ 2,93), a US\$ 73,87 o barril.

O petróleo passou a acelerar queda a cerca de 3% pela manhã, após o presidente americano, Donald Trump, comentar que o Irã informou a Washington que não está cobrando pedágios de embarcações que transitam por Ormuz. Em visita ao Kuwait, o secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, frisou que um grupo de negociação técnico voltará ainda este mês para o Oriente Médio para novas conversas com os iranianos.

O secretário de Energia dos EUA, Chris Wright, disse que cerca de 72 navios saíram do Estreito de Ormuz nas últimas 24 horas, o que significa que em torno de 20 milhões de barris de petróleo passaram pela via marítima.

Os investidores já precificaram grande parte das boas notícias sobre a recuperação das exportações de energia do Golfo, deixando espaço para alguma volatilidade nos preços ao longo do terceiro e quartos trimestres, avalia a Capital Economics. Para a consultoria, o mercado global de petróleo provavelmente retornará a condições de excesso de oferta assim que a produção interrompida for totalmente restaurada, o que empurrará o preço do Brent para cerca de US\$ 60 o barril até o final de 2027.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - ACORDO EUA-IRÃ REDUZ PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS NO BRASIL EM JUNHO

Segundo o IPTL, diesel comum e diesel S-10 caíram 8,49% e 6,38%, respectivamente. A gasolina recuou de 1,57%

Por Estadão Conteúdo



O diesel comum e o diesel S-10 fecharam o período de 14 a 20 de junho com médias de R\$ 6,98 e R\$ 7,22

Os preços dos combustíveis recuaram com força no Brasil na semana marcada pela assinatura do memorando de paz entre Estados Unidos e Irã, entre 14 e 20 de junho, em comparação com o período mais agudo do conflito no Oriente Médio, de 29 de março a 4 de abril, segundo o Índice de Preços Edenred Ticket Log (IPTL).

De acordo com o levantamento, o diesel comum e o diesel S-10 registraram quedas de 8,49% e 6,38%, respectivamente, e fecharam o período com médias de R\$ 6,98 e R\$ 7,22. A gasolina também acompanhou a tendência de baixa, com recuo de 1,57%, para R\$ 6,81.

Os dados indicam que a reação nas bombas foi rápida, refletindo o alívio do mercado após o acordo. Apenas na semana que culminou na assinatura, o diesel comum caiu de R\$ 7,02 no domingo, 14, para R\$ 6,95 no sábado, 20. No mesmo intervalo, o diesel S-10 recuou de R\$ 7,21 para R\$ 7,18.



A Edenred Ticket Log atribui a retração à estabilização do mercado internacional após a formalização do memorando, assinado em 17 de junho pelos presidentes Donald Trump e Masoud Pezeshkian. O documento declarou o fim imediato e permanente das operações militares e trouxe medidas com impacto direto sobre energia: os Estados Unidos se comprometeram a encerrar sanções contra o Irã, permitindo a retomada das exportações de petróleo, e houve a reabertura do Estreito de Ormuz, com previsão de restabelecimento pleno do tráfego marítimo em até 30 dias.

“A assinatura do acordo de paz entre Estados Unidos e Irã trouxe um alívio imediato e muito aguardado ao mercado global e, conseqüentemente, às bombas (dos postos de abastecimento) no Brasil”, avalia o diretor de Unidades de Negócio da Edenred Mobilidade, Vinícios Fernandes, ressaltando que o acordo reduziu as incertezas que vinham pressionando o mercado.

Ele afirmou que, no ápice do conflito, o preço do diesel comum saltou mais de 20%, e que a liberação das exportações iranianas e o fim iminente das restrições no Estreito de Ormuz passaram a sustentar um cenário de maior estabilidade. Para Fernandes, o acordo reduziu as incertezas que vinham pressionando o mercado.

Apesar das quedas em relação ao pico da crise, o levantamento mostra que os preços ainda não voltaram ao patamar anterior à escalada militar.

Na comparação entre a primeira semana do conflito, de 1º a 7 de março, e a semana pós-acordo, de 14 a 20 de junho, o diesel comum acumula alta de 10,27%, ao passar de R\$ 6,33 para R\$ 6,98. O diesel S-10 subiu 13,22%, de R\$6,37 para R\$ 7,22, enquanto a gasolina ficou 5,42% mais cara, de R\$6,46 para R\$ 6,81.

Fernandes disse ainda esperar um alívio adicional caso as negociações avancem. “A tendência é que, com a concretização das negociações definitivas do acordo no Oriente Médio ao longo dos próximos 60 dias e o restabelecimento pleno do comércio internacional do petróleo iraniano, possamos observar um alívio contínuo e gradual nos preços dos combustíveis nas próximas semanas”, afirmou.

O IPTL é calculado com base em abastecimentos feitos em 21 mil postos credenciados da Edenred Ticket Log.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

PETRÓLEO E GÁS - MERCADO INTERNO ESTÁ ABASTECIDO, AFIRMA ANP

O diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Artur Watt, reforçou nesta quarta-feira, 24, a mensagem de que a agência continua acompanhando o abastecimento de combustíveis e que, nos curto e médio prazos, o mercado encontra-se devidamente suprido mesmo com o mercado global bastante mexido por conta da guerra entre Estados Unidos e Irã.

Watt reiterou que a produção nacional, somada à previsão de importações, atende à demanda atual. “Não há, portanto, qualquer risco de desabastecimento.”

Quanto à eventual redução do preço do barril do tipo Brent nos derivados e no mercado de combustíveis, disse que se observa uma tendência gradual de estabilização à medida que novas importações são realizadas. “É uma coisa paulatina, mas já começamos a observar à medida que vão acontecer as importações”, disse a jornalistas durante o evento Energy Summit, no Rio de Janeiro.

Sobre o retorno ao cenário anterior ao conflito geopolítico, Watt disse que os níveis de preços registrados naquele período ainda estão distantes, mas afirmou que os pagamentos da subvenção vêm sendo feitos, sem comentar se a subvenção será estendida.

O Ministério da Fazenda tem sinalizado que a tendência é de término dos subsídios aos combustíveis. A subvenção ao diesel passou por várias etapas, cabendo à ANP a apuração dos valores devidos e os pagamentos aos produtores e importadores habilitados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

ENERGIA - TCU DÁ AVAL PARA SEGUNDA ETAPA DO LEILÃO DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA

Próxima fase do certame será realizada no dia 3 de julho. Na primeira, foram 5 lotes com investimento estimado em R\$ 3,3 bilhões

Do Estadão Conteúdo



Para 5 primeiros lotes da primeira fase do leilão, a meta foi de construção e manutenção de 798 quilômetros (km) em linhas de transmissão

O plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) deu aval nesta quarta-feira, 24, para a inclusão dos lotes 7, 8, 9 e 10 no primeiro leilão de transmissão de energia elétrica de 2026. A segunda etapa deste certame será realizada no próximo dia 3 de julho. De forma excepcional, o Grupo MEZ Energia poderá participar da disputa

referente ao Lote 8, após processo de solução consensual.

A divisão em duas etapas foi necessária porque parte das obras dependiam do processo de solução consensual de controvérsias contratuais envolvendo o Grupo MEZ Energia. Essa proposta de acordo já foi aprovada pelo TCU. Quatro lotes com objetos envolvidos na solução consensual entraram no primeiro leilão de transmissão deste ano.

Na primeira fase do leilão, foram 5 lotes com investimento estimado em R\$ 3,3 bilhões para a meta de construção e manutenção de 798 quilômetros (km) em linhas de transmissão, além de expansão da capacidade. O TCU concluiu que a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) atendeu aos requisitos formais para o primeiro leilão de transmissão de energia elétrica realizado em 2026.

No meio do ano passado, a Aneel recomendou a caducidade desses contratos de concessão de transmissão de energia elétrica. A agência apontou para o descumprimento de cláusulas contratuais, entre elas a paralisação dos serviços necessários à implantação dos empreendimentos. Também foi registrado que as falhas identificadas não foram sanadas.

O Grupo MEZ Energia alegou excludentes de responsabilidade e afirmou que a não conclusão das obras decorreu de fatores fora de seu controle. Todos os empreendimentos têm datas de entrada em operação vencidas. Ou seja, em tese, já deveriam estar atendendo às demandas do Sistema Interligado Nacional (SIN).

Diante da controvérsia, o Ministério de Minas e Energia (MME) pediu a solução consensual. Em despachos enviados ao TCU em 2025, a Pasta defendeu celeridade porque parte das obras estavam incluídas no cronograma do leilão de transmissão. Com o acordo aprovado, os lotes estão no leilão previsto para o próximo dia 3 de julho.

Autoprodutores

Em outra medida, o TCU recomendou que o Ministério de Minas e Energia (MME) avalie a possibilidade de mudar a base de cálculo do chamado Encargo de Serviços de Sistema (ESS-RE), cobrados dos autoprodutores de energia.

A recomendação é que a base de cálculo passe a considerar o “consumo medido” e não apenas o “consumo líquido”. Na prática, se esse parâmetro for adotado, os agentes vão precisar contribuir mais com o encargo.

Entra na classificação de “autoprodutor de energia elétrica” o consumidor que detém uma ou mais outorgas em seu nome para explorar a atividade de geração, destinada a seu uso exclusivo. Esses agentes assumem as responsabilidades econômicas e regulatórias do empreendimento.

Foi concluído na fiscalização do TCU que o autoprodutor se beneficia da estabilidade do sistema sem “contribuição suficiente”. Foi apresentada uma auditoria sobre o grau de maturidade do desenho da política pública de autoprodução de energia elétrica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

ENERGIA - ANEEL VÊ 88 MW DE POTÊNCIA IRREGULAR

Agência combate alteração à revelia das características técnicas das geradoras de MMGD ***Do Estadão Conteúdo***

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) apontou, em relatório técnico, o total de 88 megawatts (MW) de potência elétrica irregular proveniente da Micro e Minigeração Distribuída (MMGD). Foi apresentado um balanço com dados de inspeções dos agentes.

A nota técnica diz que a análise abarca 19 concessionárias de distribuição e 43 milhões de unidades consumidoras. A potência irregular da ordem de 88 MW equivale a 0,31% da potência de MMGD total registrada.

“Ressalta-se que esses resultados são decorrentes de ações iniciais das distribuidoras no que tange ao combate de GD (geração distribuída) à revelia, como pode ser observado pelo percentual de inspeções realizadas até o momento. Além disso, nem todas as distribuidoras dos respectivos grupos econômicos estão ainda atuando neste processo”, informou a nota técnica da reguladora.

A Aneel quer combater a chamada alteração à revelia (sem autorização) das características técnicas originais das centrais geradoras de MMGD, conectadas à rede. Além da caracterização como atividade irregular, com esse aumento de potência sem autorização, a reguladora aponta também para o risco à segurança do sistema.

O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), em geral, precisa ter recursos para o rápido despacho na geração e no controle de tensão na rede. A geração distribuída (GD), contudo, engloba instalações que não são geridas diretamente pelo operador.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

ENERGIA – OPINIÃO – BATERIAS E O NOVO MARCO REGULATÓRIO DO ARMAZENAMENTO DE ENERGIA NO BRASIL



RENATO FERNANDES DE CASTRO

Advogado, mestre em Direito e Economia pela Universidade de Lisboa e sócio da área regulatória e de Infraestrutura do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados

opinioao@portalbenews.com.br

Durante décadas, a expansão do sistema esteve concentrada na contratação de nova geração e de infraestrutura de transmissão. Com a crescente participação das fontes renováveis variáveis, passa a ganhar relevância a capacidade de armazenar energia, deslocar sua utilização no tempo e fornecer potência nos momentos críticos para o sistema.

O armazenamento de energia por baterias deixou de ser uma aposta tecnológica para se tornar uma das principais frentes de expansão do setor elétrico brasileiro. A expectativa de investimentos superiores a R\$ 57 bilhões na próxima década reflete não apenas a evolução tecnológica, mas, sobretudo, a construção de um ambiente regulatório capaz de viabilizar economicamente esses empreendimentos e responder aos desafios de uma matriz elétrica cada vez mais renovável.

O ponto de inflexão ocorreu com a aprovação, pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), da resolução normativa que estabelece as regras aplicáveis à obtenção de autorização para os Sistemas de Armazenamento de Energia (SAE). Até então, a ausência de um enquadramento regulatório específico gerava incertezas quanto à outorga, conexão, operação e remuneração desses ativos. A nova regulamentação reconhece formalmente o armazenamento como elemento integrante da infraestrutura elétrica nacional e estabelece as bases para sua inserção nos segmentos de geração, transmissão e distribuição.

Entre os avanços regulatórios, destacam-se a definição das condições para acesso e uso da rede elétrica, a disciplina para a atuação dos sistemas de armazenamento e a mitigação de distorções tarifárias que poderiam comprometer a viabilidade econômica dos projetos. Trata-se de passo fundamental para conferir segurança jurídica aos investidores e criar as condições necessárias para que os SAE possam prestar serviços essenciais à operação do Sistema Interligado Nacional (SIN), contribuindo para a confiabilidade, estabilidade e flexibilidade do suprimento de energia.

Em complemento a esse avanço regulatório, o Ministério de Minas e Energia publicou a Portaria Normativa MME nº 136, de 1º de junho de 2026, que estabelece as regras e diretrizes para o primeiro Leilão de Reserva de Capacidade (LRCAP) destinado à contratação de potência elétrica proveniente de novos Sistemas de Armazenamento de Energia. Previsto para dezembro deste ano, o certame inaugura um mecanismo específico de contratação para o setor, em duas modalidades distintas, criando um sinal econômico claro para investidores, financiadores e desenvolvedores de projetos.

A relevância dessas medidas decorre da própria transformação da matriz elétrica brasileira. Segundo projeções da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), a expansão da geração solar e eólica continuará acelerada ao longo da próxima década, acompanhada pelo crescimento da geração distribuída. Embora esse movimento fortaleça a transição energética e a descarbonização da economia, também amplia os desafios associados à intermitência da geração e ao crescente volume de energia renovável não aproveitada em determinados períodos, fenômeno conhecido como curtailment.

Nesse contexto, as baterias funcionam como um verdadeiro “colchão energético” do sistema elétrico. A energia produzida em momentos de excesso de geração pode ser armazenada e posteriormente disponibilizada quando a produção diminui ou a demanda aumenta. O armazenamento permite, assim, reduzir desperdícios, aumentar a eficiência da infraestrutura existente, mitigar restrições operativas e ampliar a integração das fontes renováveis ao sistema elétrico.

Os benefícios vão além da simples redução do risco de apagões. Os sistemas de armazenamento podem fornecer potência instantânea, contribuir para o controle de frequência e tensão da rede, reduzir congestionamentos em instalações de transmissão e distribuição, aumentar a resiliência do sistema e diminuir a necessidade de despacho de fontes mais caras e poluentes nos momentos de maior demanda.

A atratividade econômica dessa tecnologia também evoluiu de forma significativa. A expressiva redução dos custos das baterias de íons de lítio nos últimos anos alterou substancialmente a dinâmica do setor. Estudos recentes apontam que, em determinadas aplicações voltadas ao fornecimento de potência e flexibilidade operativa, os sistemas de armazenamento já podem apresentar custos competitivos e, em alguns casos, inferiores aos de novas usinas termelétricas, especialmente quando considerados os custos de combustível, operação e emissões associadas. A tendência é que essa competitividade se amplie à medida que os custos dos equipamentos continuem caindo e o mercado ganhe escala.

Essa evolução, contudo, traz consigo uma importante agenda de política industrial. O desenvolvimento de uma cadeia produtiva nacional voltada à fabricação de baterias, sistemas eletrônicos de potência, softwares de gestão e demais componentes associados ao armazenamento poderá reduzir a dependência de importações, mitigar riscos cambiais, gerar empregos qualificados e ampliar a competitividade da indústria brasileira. O tema, portanto, extrapola a esfera energética e passa a integrar as discussões sobre inovação, desenvolvimento tecnológico e reindustrialização.

Mais do que viabilizar uma nova classe de ativos, a regulamentação dos sistemas de armazenamento de energia e a realização do primeiro LRCAP para baterias sinalizam uma mudança estrutural na lógica de planejamento do setor elétrico brasileiro. Durante décadas, a expansão do sistema esteve concentrada na contratação de nova geração e de infraestrutura de transmissão. Com a crescente participação das fontes renováveis variáveis, passa a ganhar relevância a capacidade de armazenar energia, deslocar sua utilização no tempo e fornecer potência nos momentos críticos para o sistema.

Assim, o armazenamento deixa de ser apenas uma solução tecnológica para ocupar posição estratégica na política energética nacional. A combinação entre segurança regulatória, redução dos custos tecnológicos e necessidade crescente de flexibilidade cria as condições para o surgimento de um novo mercado de infraestrutura energética no País. O sucesso dessa agenda dependerá da continuidade do aperfeiçoamento regulatório, da adequada valoração dos serviços prestados pelos sistemas de armazenamento e da capacidade de o Brasil desenvolver uma cadeia produtiva competitiva. Se bem estruturado, esse movimento permitirá não apenas ampliar a segurança e a eficiência do Sistema Interligado Nacional, mas também posicionar o país entre os protagonistas da nova economia da energia limpa, flexível e cada vez mais orientada pela capacidade de armazenamento.

Renato Fernandes de Castro e outros profissionais do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

AGRONEGÓCIO - INVESTIMENTOS NO OESTE DA BAHIA SUPERAM R\$ 3,3 BI E PROJETAM SAFRA RECORDE

Expectativa coincide com uma sequência de anúncios de investimentos que passam de R\$ 3,3 bilhões nas áreas de energia, crédito rural, fertilizantes, infraestrutura e maquinário

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Vários anúncios de investimentos nas áreas de energia, crédito rural, fertilizantes, infraestrutura e maquinário agrícola, foram revelados durante a Bahia Farm Show

O Oeste da Bahia projeta para 2026 uma safra de 13,3 milhões de toneladas de cereais, oleaginosas e leguminosas, volume 3,2% superior ao registrado em 2025, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O resultado coincide com uma sequência de anúncios de investimentos que, somados, passam de R\$ 3,3 bilhões nas áreas de energia, crédito rural, fertilizantes, infraestrutura e maquinário agrícola, parte deles revelados durante a Bahia Farm Show, em Luís Eduardo

Magalhães.

O quinto Levantamento Sistemático da Produção Agrícola do IBGE aponta a soja como principal responsável pelo avanço da safra baiana, com produção estimada em 8,93 milhões de toneladas, crescimento de 3,8% sobre o ciclo anterior. A área plantada com a oleaginosa chega a 2,18 milhões de hectares no estado, enquanto o rendimento médio sobe para 4,1 toneladas por hectare, 2,1% acima da safra passada.



O milho segue a mesma trajetória de crescimento. As duas safras somadas devem totalizar 2,80 milhões de toneladas, alta de 2,3% na comparação com o ciclo anterior, com a área plantada 5% maior que a da safra passada. A primeira safra do cereal soma 2,09 milhões de toneladas, 8,1% acima do volume colhido em 2025, enquanto a segunda safra recua 11,5%, com expectativa de 714 mil toneladas.

O algodão, por sua vez, projeta 1,84 milhão de toneladas entre caroço e pluma, alta de 2,8% em relação a 2025, favorecida pelas condições climáticas durante o desenvolvimento das lavouras. A área plantada com a fibra soma 410 mil hectares, expansão de 2,5% sobre a safra anterior. Esses números mantêm a Bahia na posição de maior produtor de algodão do Nordeste e segundo do país, com participação de 20,3% na safra nacional, atrás do Mato Grosso, que detém 68,7%.

Fibras e fertilizantes

O crescimento da produção de grãos no Oeste baiano segue impulsionando novos empreendimentos em Luís Eduardo Magalhães, principal polo do agronegócio do estado. Durante a Bahia Farm Show, a Associação Baiana dos Produtores de Algodão (Abapa) inaugurou o que descreve como o maior Centro de Análise de Fibras da América Latina, ao lado do complexo da feira. A obra recebeu mais de R\$ 120 milhões em investimentos e ocupa 5.200 metros quadrados, com capacidade para processar até 70 mil amostras de algodão por dia.

Na mesma feira, a Galvani, que produz e distribui fertilizantes fosfatados na região do Matopiba, inaugurou o Armazém de Distribuição de Luís Eduardo Magalhães. O empreendimento recebeu R\$ 21 milhões em aportes e amplia a capacidade operacional da companhia na Bahia. A empresa também destinou R\$ 2,13 milhões para a intervenção da via marginal à BR-242, obra conduzida em parceria com a prefeitura do município.

Energia e crédito

A Neoenergia Coelba vai ampliar os investimentos na rede elétrica do Oeste baiano dentro de um plano de R\$ 25 bilhões para todo o estado entre 2026 e 2030, o maior já registrado pela distribuidora. Desse total, R\$ 3,2 bilhões vão exclusivamente para a região, com a construção de novas subestações, ampliação de estruturas existentes e instalação de linhas de média e alta tensão. Ao todo, estão previstas 25 intervenções, que devem elevar em cerca de 93% a oferta de energia na área.

O crédito rural também se movimenta. O Banco do Nordeste anunciou, durante a feira, aumento nos limites de financiamento para produtores de médio e grande porte dentro do Plano Safra, que passa a vigorar em julho. A participação do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE) sobe 10 pontos percentuais para custeio e comercialização, alcançando até 70% para médio porte e até 60% para grande porte. Para investimentos acima de R\$ 30 milhões, o aumento também é de 10 pontos, com limites que chegam, respectivamente, a 80% e 70%.

Fabricantes

A expectativa de crescimento da produção também movimenta o setor de máquinas agrícolas. A Valtra abriu sua terceira unidade na região, com oferta de tratores de alta potência das séries Q5 e S6, da plantadeira Momentum, além de pulverizadores e do distribuidor DryBox. A fabricante alemã Fendt levou à Bahia Farm Show máquinas voltadas para pequenas e médias propriedades, com foco em eficiência operacional e redução no consumo de combustível.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

JUSTIÇA - GILMAR MENDES FAZ NOVO PEDIDO DE EXTRADIÇÃO DE CARLA ZAMBELLI

Ministro enviou à AGU documento em que defende a volta da ex-deputada para cumprir pena no Brasil. Ela está na Itália

Da Agência Brasil



O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), enviou nesta terça-feira (23) à Advocacia-Geral da União (AGU) um documento no qual defende a extradição da ex-deputada Carla Zambelli para o Brasil.

A manifestação será enviada à Justiça da Itália, que deve julgar nas próximas semanas o novo pedido do governo brasileiro para extraditar a ex-deputada. Por ter dupla cidadania, a ex-parlamentar deixou o Brasil antes da execução das penas.

O caso envolve a segunda condenação de Zambelli. Em agosto do ano passado, o plenário da Corte condenou a ex-deputada a cinco anos e três meses de prisão pelos crimes de porte ilegal de arma de fogo e constrangimento ilegal com emprego de arma de fogo. Mendes é o relator do caso.

Zambelli foi acusada de perseguir o jornalista Luan Araújo às vésperas do segundo turno das eleições de 2022. A perseguição começou após Zambelli e Luan trocarem provocações durante um ato político no bairro dos Jardins, em São Paulo.

Carla Zambelli foi condenada a 5 anos e 3 meses de prisão pelos crimes de porte ilegal de arma de fogo e constrangimento ilegal com emprego de arma de fogo. Ela foi condenada por 9 votos a 2 no crime de porte ilegal de arma e por 10 votos a 1 no de constrangimento ilegal por parte dos ministros do STF.

No documento enviado à AGU, Gilmar diz que a condenação de Zambelli ocorreu por decisão do plenário da Corte e destacou que não houve nulidades processuais.

O ministro também ofereceu garantias processuais de praxe à Itália e informou que, se for extraditada, Zambelli ficará presa na Penitenciária Feminina do Distrito Federal, conhecida como Colmeia, local que possui instalações em boas condições.

Primeira condenação

No mês passado, Zambelli foi libertada na Itália após a Corte de Cassação negar outro pedido do governo brasileiro para extraditá-la.

O caso trata da primeira condenação de Zambelli, na qual a Primeira Turma a condenou a 10 anos de prisão pela invasão ao sistema eletrônico do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), ocorrido em 2023.

Os magistrados italianos apontaram a parcialidade do ministro Alexandre de Moraes para julgar o caso. De acordo com a sentença, Moraes agiu como “juiz e vítima” ao atuar como relator da ação penal que condenou Zambelli.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/08/2026

JUSTIÇA – CASO DARK HORSE: FACHIN PEDE ANÁLISE

Presidente do STF pediu à área técnica avaliação sobre quem deve julgar investigação

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, pediu análise da área técnica antes de decidir se a investigação envolvendo o dinheiro enviado pelo senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) para o filme Dark Horse deve ser julgado por André Mendonça ou Alexandre de Moraes.

No despacho publicado nesta quarta-feira, 24, Fachin pediu à Coordenadoria de Processamento Inicial da Secretaria Judiciária que preste esclarecimentos sobre os critérios de distribuição dos processos.

O caso foi parar com Moraes após ele receber uma notícia-crime do deputado Lindbergh Farias (PT-RJ) sobre o tema. O deputado pediu a ampliação do escopo do inquérito que mirava o ex-deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP) - do qual Moraes é relator - para abarcar a conduta de Flávio. Eduardo foi

condenado na semana passada por suposta coação no curso do processo e obstrução à Justiça no julgamento da trama golpista que tinha como líder o seu pai, ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

A questão passou a ser analisada por Fachin após um pedido de Moraes. A Procuradoria-Geral da República (PGR) defendeu, em manifestação ao Supremo na última segunda-feira, 22, que a investigação deve ser redistribuída para o ministro André Mendonça, relator do caso envolvendo o Banco Master e Daniel Vorcaro.

O pedido de Lindbergh foi feito após o site The Intercept Brasil revelar que Flávio pediu ao banqueiro Daniel Vorcaro R\$ 134 milhões para bancar o filme inspirado na trajetória do pai. Cerca de R\$ 61 milhões foram pagos e enviados a um fundo ligado a Eduardo nos EUA. A suspeita é que o dinheiro tenha sido usado para bancar a atuação do ex-deputado contra autoridades brasileiras. Após receber a notícia-crime, Moraes enviou a petição para análise da PGR.

Ao analisar o pedido do deputado, o procurador-geral da República, Paulo Gonet, considerou que o episódio "já é objeto de procedimento próprio na Suprema Corte, que tramita sob a supervisão do eminente Ministro André Mendonça".

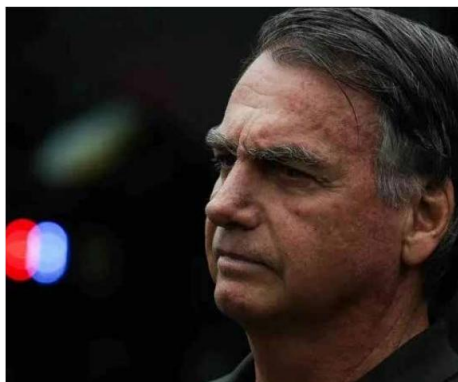
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

JUSTIÇA – MORAES VÊ POSSÍVEL FALTA GRAVE DE BOLSONARO POR TER EM CASA

Na véspera do fim do prazo da prisão domiciliar do ex-presidente, ministro pede parecer da PGR e da defesa sobre o caso da arma apreendida

Do Estadão Conteúdo



Bolsonaro prestou depoimento à Polícia Civil do Distrito Federal na última terça-feira sobre a arma de fogo apreendida em uma blitz de trânsito em Brasília

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), viu uma possível "falta grave" do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) ao manter uma arma de fogo em casa durante o cumprimento da sua prisão domiciliar. Em despacho publicado nesta quarta-feira, 24, ele determinou que a Procuradoria-Geral da República (PGR) e a defesa se manifestem sobre o eventual cometimento de "falta grave" e as consequências para o condenado, como regressão no regime de cumprimento de pena

e fim da prisão domiciliar.

"Em respeito ao devido processo legal, para análise de eventual cometimento de falta grave por Jair Messias Bolsonaro, é imprescindível garantir-se a ampla defesa e o contraditório. Diante do exposto, determino a manifestação da Procuradoria-Geral da República e da defesa, no prazo sucessivo de 48 horas", diz a decisão.

Bolsonaro prestou depoimento à Polícia Civil do Distrito Federal na última terça-feira sobre a arma de fogo apreendida em uma blitz de trânsito em Brasília. Na ocasião, segundo Moraes, o ex-presidente admitiu a propriedade da arma de fogo apreendida e a posse em sua residência. Ele ainda teria afirmado: "Tinha três mulheres em casa e eu não podia ficar desarmado".

A arma foi apreendida no dia 15 de junho no carro de um militar do Gabinete de Segurança Institucional (GSI) cedido para atuar na segurança do ex-presidente. O militar disse à Polícia Civil que a arma estava sendo transportada porque precisava de reparos.



Moraes, que é relator da execução penal de Bolsonaro, pediu esclarecimentos à defesa e questionou a necessidade de reparos na pistola “às vésperas do encerramento” da prisão domiciliar humanitária.

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

Fim do prazo

Termina nesta quinta-feira, 25, o prazo dado por Moraes para a prisão domiciliar humanitária de Bolsonaro. A defesa já pediu a prorrogação, alegando que Bolsonaro enfrenta doenças crônicas e sequelas permanentes e a decisão cabe ao relator, responsável por conduzir os destinos do ex-presidente pelo menos desde julho de 2025.

As restrições à locomoção de Bolsonaro começaram com a imposição de medidas cautelares determinadas por Moraes e referendadas pelo STF, incluindo o uso de tornozeleira eletrônica e restrições de circulação e comunicação, evoluiu para prisão domiciliar, monitoramento permanente, prisão preventiva, condenação por tentativa de golpe de Estado e, posteriormente, o cumprimento de pena em regime domiciliar por razões de saúde.

Condenado a 27 anos e três meses de prisão por crimes relacionados à tentativa de golpe de Estado, Bolsonaro permanece no centro de uma das mais relevantes disputas judiciais da história política recente do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

JUSTIÇA - STM REJEITA RECURSO DO EX-PRESIDENTE

Da Agência Brasil

O Superior Tribunal Militar (STM) decidiu nesta quarta-feira (24) rejeitar um recurso apresentado pela defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro no processo que trata da perda de patente pela condenação na ação da trama golpista.

Por unanimidade, os ministros negaram o recurso no qual os advogados do ex-presidente buscavam o reconhecimento da suspeição do tenente-brigadeiro Joseli Camelo para relatar o processo. Segundo a defesa, o ministro teria se manifestado publicamente sobre a condenação e não poderia continuar no comando do caso.

Antes da decisão do plenário, o mesmo pedido também foi rejeitado pela presidente do STM, ministra Maria Elisabeth Rocha.

No dia 3 de fevereiro, o Ministério Público Militar (MPM) protocolou no STM ações para decretação da perda do oficialato de Jair Bolsonaro.

De acordo com a Constituição, o oficial das Forças Armadas pode ser expulso no caso de condenação criminal superior a 2 anos de prisão por condenação criminal. O ex-presidente foi condenado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) a 27 anos e 3 meses de prisão no processo da trama golpista.

Além de Bolsonaro, o MPM também pediu a perda da patente dos generais da reserva Augusto Heleno, Paulo Sergio Nogueira, Braga Netto e o almirante Almir Garnier, também condenados pelo STF.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - QUANDO A TORCIDA ENTRA NA EMPRESA: LIDERANÇA, COMUNICAÇÃO E BOM SENSO EM TEMPOS DE COPA



CÂNDICE LA TERZA

Jornalista e consultora
em Comunicação Corporativa

opinioao@portalbenews.com.br

A verdade é que grandes equipes não são formadas apenas por talentos individuais. São formadas por pessoas que compartilham propósito, confiança e senso de pertencimento. Talvez seja por isso que o futebol desperte tanto interesse. Dentro de campo, ninguém vence sozinho. O brilho individual tem valor, mas é a capacidade de jogar coletivamente que determina o resultado. Nas organizações ocorre o mesmo.

Em períodos de Copa do Mundo, o País muda de ritmo. As ruas ganham cores, as conversas nos corredores assumem novos temas e até os profissionais mais reservados encontram espaço para comentar uma escalação, um lance polêmico ou um palpite sobre o próximo jogo.

Para alguns líderes, esse tipo de mobilização coletiva representa um problema. Para outros, uma oportunidade.

A diferença entre uma percepção e outra costuma revelar muito sobre o modelo de liderança praticado dentro das organizações.

Há gestores que enxergam qualquer manifestação de entusiasmo como ameaça à produtividade. Reagem com rigidez, impõem restrições excessivas, evitam diálogos e reforçam uma lógica de controle que pouco contribui para o engajamento das equipes. Em nome da disciplina, acabam produzindo distanciamento.

Outros compreendem que liderar pessoas exige reconhecer que elas não deixam suas emoções do lado de fora quando entram na empresa. São profissionais, mas também são pais, mães, filhos, torcedores, cidadãos e indivíduos com interesses diversos. Ignorar essa realidade não torna a gestão mais eficiente. Apenas a torna menos humana.

Peter Drucker afirmava que a cultura organizacional devora a estratégia no café da manhã. A frase permanece atual porque nos lembra que resultados sustentáveis não são construídos apenas por processos, metas e indicadores. São construídos, sobretudo, por pessoas.

Em um ambiente marcado por diferentes gerações, repertórios e expectativas, a comunicação do líder torna-se um ativo estratégico. Não se trata de ser permissivo nem de transformar a empresa em arquiabancada. Trata-se de exercer discernimento.

Uma liderança madura compreende que momentos de grande mobilização coletiva exigem diálogo claro, alinhamento de expectativas e acordos transparentes.

Se haverá flexibilização de horário, ela é comunicada. Se determinados setores precisam manter operação integral, isso é explicado. Se existem metas e entregas inegociáveis, elas são reforçadas com antecedência.

Quando a comunicação é aberta, as pessoas tendem a colaborar. Quando prevalece o silêncio, surgem ruídos, interpretações equivocadas e insatisfações desnecessárias.

Daniel Goleman, ao tratar da inteligência emocional, destaca a empatia como uma das competências essenciais da liderança. Empatia, entretanto, não significa concordar com tudo. Significa compreender o contexto das pessoas para tomar decisões equilibradas.



É justamente nesses momentos que se percebe a diferença entre o chefe e o líder. O chefe impõe. O líder explica. O chefe controla. O líder influencia. O chefe exige comprometimento. O líder constrói comprometimento.

Enquanto um se apoia na autoridade do cargo, o outro fortalece sua legitimidade por meio da confiança.

No setor portuário, logístico, de transportes e no agronegócio, essa reflexão ganha relevância adicional. São segmentos em que operações não podem simplesmente parar. Há navios para atracar, cargas para movimentar, entregas para cumprir, contratos para honrar e cadeias produtivas inteiras dependendo da eficiência operacional.

Nesses ambientes, a liderança não pode abrir mão da disciplina. Mas também não deve abrir mão da sensibilidade.

As melhores equipes são aquelas que entendem claramente seus compromissos e, ao mesmo tempo, percebem que existe respeito mútuo na relação com seus gestores.

Quando isso acontece, a colaboração surge de forma natural. Os profissionais se organizam, ajustam agendas, compensam horários quando necessário e assumem responsabilidade pelos resultados. Não porque foram pressionados, mas porque desejam corresponder à confiança recebida.

A verdade é que grandes equipes não são formadas apenas por talentos individuais. São formadas por pessoas que compartilham propósito, confiança e senso de pertencimento.

Talvez seja por isso que o futebol desperte tanto interesse. Dentro de campo, ninguém vence sozinho. O brilho individual tem valor, mas é a capacidade de jogar coletivamente que determina o resultado.

Nas organizações ocorre o mesmo.

Os líderes que compreendem essa dinâmica aproveitam momentos de mobilização coletiva para fortalecer vínculos, aproximar pessoas e reforçar a cultura organizacional.

Os que insistem em liderar apenas pelo comando perdem uma oportunidade valiosa de conexão.

A Copa passa. O campeonato termina. A rotina retorna ao normal. Mas a forma como os líderes se comunica permanece na memória das equipes por muito mais tempo.

E, no fim das contas, são essas lembranças que ajudam a definir quem apenas ocupa um cargo de liderança e quem verdadeiramente lidera.

Cândice La Terza escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às quartas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/08/2026

INTERNACIONAL - TERREMOTOS NA VENEZUELA PODEM TER FEITO MAIS DE 10 MIL VÍTIMAS

Tremores seguidos de magnitude 7,2 e 7,5 provocaram desabamento de vários prédios e foram sentidos até no norte do Brasil

Da Agência Brasil

O território da Venezuela foi sacudido por dois terremotos de forte magnitude, de 7,2 e 7,5 na escala Richter, entre o fim da tarde e a noite desta quarta-feira (24), seguidos de 20 réplicas. Em comunicado divulgado pela Telesur, emissora estatal da Venezuela, a presidente, Delcy Rodríguez, anunciou que

decretou estado de emergência para lidar com as consequências do desastre e pediu união à população para salvar vidas.



Até o início desta madrugada, as autoridades venezuelanas não divulgaram balanços oficiais sobre vítimas

As regiões mais afetadas no país foram Trujillo, Yaracuy, Carabobo, Aragua, Miranda, Caracas e La Guarda, segundo a Telesur. A presidente venezuela pediu ampla mobilização dos profissionais de saúde e também anunciou a suspensão de aulas nos próximos dias desta semana.

Segundo o Centro Nacional de Alerta de Tsunamis dos Estados Unidos, os tremores foram registrados com 39 segundos de diferença. O órgão chegou a emitir um alerta de tsunami para Porto Rico e as Ilhas Virgens, mas suspendeu os avisos.

O Serviço Geológico dos Estados Unidos (USGS) informou inicialmente que o principal tremor tinha magnitude de 7,1 graus na escala Richter, mas atualizou a intensidade para 7,5.

A série de terremotos levou o USGS a emitir um alerta vermelho, o nível mais elevado da escala utilizada pela agência para estimar impactos humanos e econômicos de desastres naturais. Com base em suas projeções, o órgão avalia que o evento tem potencial para provocar um grande número de vítimas e danos significativos à infraestrutura.

As estimativas do USGS indicam que o total de mortos pode superar 10 mil pessoas e, em um cenário mais grave, alcançar a marca de 100 mil. Até o momento, as autoridades venezuelanas não divulgaram balanços oficiais sobre vítimas ou prejuízos causados pelos tremores.

Para elaborar as projeções, a agência considera fatores como a densidade populacional das áreas atingidas e a resistência das edificações locais. Segundo o relatório, existe 44% de probabilidade de o desastre resultar em mais de 10 mil mortes, enquanto a chance de o número de vítimas fatais ultrapassar 100 mil foi calculada em 30%.

Tremores no Brasil

Brasileiros da Região Norte do país relataram ter percebido os terremotos. A Defesa Civil do Estado do Amazonas informou que um tremor de terra foi sentido por moradores de Manaus, Barcelos e Iranduba, mas sem causar vítimas.

O prefeito Igor Normando, de Belém, disse nas redes sociais que a cidade também tremeu e prédios foram evacuados por precaução nos bairros de Umarizal, Jurunas, Cremação e Pedreira. O prefeito pediu calma e atenção às orientações do poder público.

Segundo a Telesur, o epicentro do terremoto principal foi a 23 quilômetros de Yumare. A emissora estatal venezuelana informou que esses tremores estão entre os mais fortes que atingiram o país em mais de um século.

O último sismo de magnitude semelhante foi em 2018, de magnitude 7,3, afetando pelo menos dez países da região, incluindo o Brasil, a Guiana e diversas ilhas do Caribe.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/08/2026

INTERNACIONAL - EMBAIXADOR NEGA FIM DE SANÇÕES AO IRÃ

Segundo Mike Waltz, medidas punitivas foram apenas suspensas durante as negociações
Do Estadão Conteúdo

O embaixador dos Estados Unidos na ONU, Mike Waltz, afirmou que as sanções contra o Irã não acabaram e estão apenas suspensas “temporariamente” enquanto duram as negociações. Em contrapartida, o Irã endureceu o tom e reforçou que os EUA devem cumprir os termos do memorando de entendimento.

“Se eles, o Irã, não cumprirem sua parte do acordo, se não negociarem de boa fé, se não estiverem preparados para finalmente abandonar essa obsessão com o programa nuclear, as sanções serão reimpostas e todas as opções estarão sobre a mesa”, afirmou Waltz nesta quarta-feira, em entrevista à Fox News.

De acordo com o representante estadunidense, os recursos desbloqueados vão ser depositados em uma conta de garantia controlada pelos EUA. Com os recursos, Teerã será obrigada a comprar os excedentes de safras dos agricultores do país, como trigo, soja e outros produtos agrícolas.

Segundo Waltz, economia iraniana está “devastada”, assim como o exército do país, enquanto a situação do Líbano teria melhorado. “Pela primeira vez na história, temos negociações diretas entre o governo libanês e o governo israelense, com o objetivo de finalmente desarmar o Hezbollah”.

Em paralelo, o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã, Esmail Baghaei, endureceu o tom e demonstrou desconfiança em relação aos Estados Unidos. Baghaei afirmou que os americanos devem seguir o imposto pelo acordo e evitar interpretações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

PF FAZ OPERAÇÃO QUE MIRA ACIONISTA DA AMERICANAS E EXECUTIVOS DE BANCOS; JUSTIÇA DETERMINA BLOQUEIO DE ATÉ R\$ 54 BI

Ação é a segunda fase da Operação Disclosure. Entre os alvos estão Sicupira, da 3G, e filho de Jorge Paulo Lemann, segundo Lauro Jardim. São cumpridos nove mandados de busca e apreensão em Rio e São Paulo

Por Glauce Cavalcanti e Roberto Malfacini Jr. — Rio de Janeiro



Consumidora faz compras em uma loja da Americanas em São Paulo — Foto: Maira Erlich/Bloomberg

A Polícia Federal (PF) iniciou nesta quinta-feira a 2ª fase da Operação Disclosure, que investiga a fraude bilionária na Americanas. Na ação, policiais federais cumprem nove mandados de busca e apreensão, incluindo buscas pessoais, sendo três delas na cidade do Rio de Janeiro e as demais na de São Paulo. Pela primeira vez, a investigação chega aos acionistas da empresa. Carlos Alberto Sicupira, da 3G, é investigado, segundo o

colunista Lauro Jardim. Executivos de bancos também são alvo.

A 10ª Vara Federal Criminal do Rio de Janeiro também determinou o sequestro de bens e valores em nome dos investigados até o limite de R\$ 54 bilhões, valor equivalente à fraude apurada. A operação tem apoio do Ministério Público Federal (MPF) e da Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

De acordo com a Polícia Federal do Rio de Janeiro, investigações relevaram "fortes indícios da prática de crimes de manipulação de mercado e associação criminosa". E que as apurações iniciadas após a primeira fase da Disclosure, em junho de 2024, mostraram que "os investigados tinham pleno conhecimento das fraudes contábeis praticadas ao longo de anos."

A operação de hoje é baseada em três delações premiadas (dos ex-diretores Marcelo Nunes, Fabio Abrate e Flávia Carneiro), na quebra de sigilo de dados da Americanas e em depoimentos colhidos nos últimos dois anos pela PF e MPF, de acordo com Lauro Jardim. A companhia ressaltou que não é alvo desta segunda fase da operação e que não há buscas em suas instalações.

Os alvos da operação, segundo o colunista, são:

- Carlos Alberto Sicupira (um dos acionistas de referência da Americanas);
- Eduardo Saggiaro (ex-integrante do conselho da Americanas);
- Paulo Alberto Lemann (ex-integrante do conselho e filho de Jorge Paulo Lemann, também acionista de referência da Americanas);
- José Rudge (co-head de Infraestrutura e Energia do Itaú BBAItaú);
- Gustavo Balassiano (ex-executivo do Itaú);
- Carlos Henrique Villela Pedras (diretor executivo do Bradesco);
- Sergio Rial (ex-presidente do Santander e ex-CEOI da Americanas);
- André Almeida (vice-presidente executivo do Santander);
- Alexandre Abdo (executivo do Santander)

Os executivos estão sendo procurados e esta reportagem será atualizada à medida que O GLOBO receber as repostas.

'Supreendidos', dizem acionistas de referência

Os acionistas de referência da Americanas — Jorge Paulo Lemann, Marcel Telles e Carlos Sicupira — afirmaram, por meio de nota, que foram surpreendidos pela operação da PF desta quinta-feira.

Eles argumentam que as investigações conduzidas pela Polícia Federal e pelo MPF, incluindo aquelas com base em acordos de delação premiada, "indicam que o Conselho de Administração e os acionistas de referência foram continuamente enganados e induzidos a erro pela antiga diretoria da companhia".

Em paralelo, avaliam que a operação Disclosure segue o rito de andamento das apurações e reafirmaram o compromisso de colaborarem com as autoridades para o esclarecimento dos fatos, "como vêm fazendo desde 11 de janeiro de 2023, quando tiveram conhecimento das fraudes contábeis".

Até o momento, os advogados de defesa dos acionistas de referência não tiveram acesso à íntegra da decisão judicial que fundamentou a medida.

Juntos, os acionistas de referência somam metade do capital da Americanas, segundo formulário de referência da companhia. Esse bloco de controle está assim distribuído: Sicupira tem 0,09% diretamente e outros 28,22% por meio da afiliada Sawdog; Telles detém 6,62% via Samer Investment e Lemann soma 15,07% através da Cedar Trade.

O que dizem os bancos

Em nota, o Itaú lembra que não é investigado e frisa que "colabora ativamente com as autoridades desde 2023, prestando todas as informações sobre o caso". Diz ainda que "sofreu perdas bilionárias com o episódio, já comprovou a lisura de sua conduta e da atuação de seus funcionários por meio de documentos apresentados à Justiça". E reforça que "o Itaú recusou pedidos da antiga gestão da Americanas para alterar cartas de circularização de balanços".



O Santander informou que "está ao lado das partes prejudicadas na apuração das fraudes envolvendo a Americanas e segue colaborando com as autoridades".

Manipulação de mercado

As investigações conduzidas pela CVM caminharam mais direção da operação deflagrada nesta quarta-feira em janeiro deste ano, quando foram iniciados dois novos inquéritos administrativos para identificar e apurar irregularidades envolvendo o caso da fraude na Americanas.

São inquéritos funcionam como uma investigação que pode resultar na instauração de um processo sancionador, aquele com acusações por infrações às regras do mercado de capitais e que, após julgamento do colegiado da autarquia, podem gerar multas e outras medidas punitivas.

Um dos inquéritos tinha como alvo levantar se membros dos conselhos de administração e fiscal da Americanas e de seus comitês de assessoramento estavam cumprindo seus deveres fiduciários. Tanto Sicupira quanto Paulo Alberto Lemann eram conselheiros da companhia na época em que a fraude veio a público.

O outro inquérito tinha como objetivo apurar a atuação entre bancos e seus administradores junto a Americanas de suas coligadas B2W e Lojas Americanas.

À época, a CVM informou que foram realizadas reuniões com o Banco Central do Brasil, o Ministério Público Federal e a Polícia Federal para troca de informações.

Procurada, a CVM informou que não comenta investigações e inquéritos em andamento.

Preocupação nos bancos

A inclusão de executivos de bancos como alvos de uma operação da Polícia Federal que investiga as fraudes na Americanas — inclusive com buscas nas casas desses profissionais — trouxe preocupação às instituições financeiras, na visão de um executivo do setor. Esta é a primeira vez no curso das investigações que pessoas ligadas aos credores da Americanas entram na rota de ação da PF por suposto conhecimento das fraudes e envolvimento nas mesmas.

Os bancos, através de notas, afirmaram que vão contribuir com as investigações. Para essa fonte, é provável que os executivos dos bancos soubessem como a Americanas operava as relações com seus fornecedores. A hipótese mais forte, para a fonte, é que os executivos faziam "vista grossa" e iam rolando o crédito.

Ele lembra que a responsabilidade pela concessão do crédito é diluída, porque há um comitê para a liberação. E se os balanços da Americanas não apontaram problemas — e eram auditados por consultorias independentes — isso pode ter ajudado esses executivos a "passar pano" para a situação da empresa. Na prática, diz ele, quem lida diretamente com crédito, sabe como é a relação da varejista com o fornecedor. As fraudes contábeis na Americanas funcionavam, numa vertente, através do "risco sacado", uma operação legítima onde um banco paga o fornecedor da empresa antecipadamente, e a empresa assume a dívida com o banco posteriormente.

Como a própria empresa passa a ser devedora do banco nesse tipo de relação, conta muito o lado pessoal entre o controlador da companhia e a instituição financeira, diz o executivo. Ele já viu casos em que o próprio dono de uma empresa pousava em seu helicóptero na sede do banco e pedia ajuda direta ao banqueiro para rolar o empréstimo. Carlos Alberto Sicupira, um dos acionistas da Americanas, e Paulo Alberto Lemann (ex-integrante do Conselho de Administração e filho de Jorge Paulo Lemann), também alvos da operação, alegaram em nota terem sido enganados pela antiga diretora da Americanas, autora das fraudes.

A nova operação da PF foi baseada em delações feitas por ex-executivos da Americanas, que afirmaram que a colaboração dos bancos foi fundamental para a perpetuação das fraudes. E afirmaram que os bancos, mesmo com suspeitas, aceitaram explicações falsas da varejista e não questionaram de forma rigorosa os dados contábeis.

Executivos de bancos credores chegaram a relatar durante as investigações que havia suspeitas sobre a inconsistência contábil da Americanas, mas a empresa sempre ofereceu explicações que pareciam suficientes à época — e os bancos continuaram a financiar a empresa, mesmo com riscos elevados.

Como foi operada a fraude

Segundo as investigações, "os suspeitos teriam conhecimento de supostas fraudes contábeis praticadas ao longo de anos, relacionadas a operações de risco sacado e a contratos de verba de propaganda cooperada (VPC) supostamente contabilizados sem lastro econômico".

Os contratos de verba de propaganda cooperada (VPC) são comuns no setor de varejo. No caso da Americanas, no entanto, o lucro da empresa foi inflado sobretudo pelo uso desses contratos.

Eles funcionavam assim: a varejista encomendava um volume de produtos do fabricante por um determinado valor. E colocava condições, como exposição privilegiada dos produtos nas lojas, e metas de comercialização. Ao cumprir essas metas, haveria um desconto no valor devido ao fornecedor. Isso é uma prática recorrente.

As primeiras investigações já apontavam, porém, que eram contabilizadas nos balanços da empresa VPCs que nunca existiram ou que tiveram seus valores inflados.

O outro mecanismo que está na base da fraude da Americanas é o risco sacado. Trata-se de triangulação no financiamento de fornecedores, na qual a varejista antecipa aos parceiros crédito que eles têm a receber via bancos. Isso também é comum no varejo, mas a companhia fraudava essas operações.

Essas manobras resultaram em um rombo de R\$ 25 bilhões no caixa da empresa, apresentada como uma "inconsistência contábil" em janeiro de 2023, que culminou com uma das maiores recuperações judiciais do Brasil.

A operação de hoje representa mais uma etapa da investigação destinada a identificar a responsabilidade dos suspeitos no esquema fraudulento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2026

PETROBRAS VAI PRECISAR IMPORTAR DIESEL EM JULHO, DIZ MAGDA CHAMBRIARD

Produção local do combustível atende cerca de 70% do consumo nacional; paradas para manutenção em refinarias foram adiadas para suprir demanda durante conflito no Irã

Por Paulo Renato Nepomuceno — Rio de Janeiro



Magda Chambriard, em evento de retomada das obras da UFN-III, em Mato Grosso do Sul — Foto: Reprodução / CanalGov

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, afirmou que a companhia vai precisar importar diesel em julho, depois de passar os últimos três meses sem recorrer a cargas do combustível de outros países.

— Nós não precisamos importar diesel nem em abril, nem em maio, nem em junho. Mas agora em julho teremos que importar. Mas só por enquanto, porque já estamos estudando, nesse



quinquênio, estudando para como ser autossuficiente em diesel — disse Magda durante o anúncio de retomada das obras da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados em Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul.

Durante o conflito, a Petrobras adiou paradas de manutenção de refinarias para conseguir suprir a demanda local do óleo combustível, sem precisar realizar importações. Hoje cerca de 30% da fatia da demanda nacional é importada, enquanto a Petrobras corresponde à produção de cerca de 70% localmente.

Nos três primeiros meses do ano, a companhia registrou aumento de 6,7% dos produtos refinados. Diesel e querosene de aviação (QAV) foram responsáveis por 68% da produção do total de derivados.

O fator de utilização total do parque de refino da Petrobras foi de 95% no período. Com a guerra no Irã, em março, esse número subiu para 97,4%, maior utilização da estrutura de produção de derivados desde dezembro de 2014.

O diesel foi um dos produtos derivados mais produzidos durante o primeiro trimestre, com recorde de produção do tipo S10, a 512 mil barris por dia. Somando todos os tipos do óleo diesel, houve aumento de 7,7% na comparação com o mesmo volume produzido no primeiro trimestre de 2025, de 715 mil barris por dia, ante 664 mil barris por dia.

A petrolífera registrou aumento de 0,7% nas vendas de diesel entre janeiro e março, a 739 mil barris por dia.

Retomada da UFN-III

Na cerimônia de retomada das obras, que contou com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), Magda anunciou investimentos de R\$ 5 bilhões na unidade para que ela seja concluída, já que está com 81% das obras prontas. A construção foi paralisada em 2015. As obras para completar a unidade integram o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC).

Durante discurso, Magda disse que estuda como ampliar a capacidade de produção de fertilizantes da Petrobras. Segundo ela, há estudos para “transformar 35% em 70%”, se referindo a fatia de fornecimento à demanda local pela Petrobras.

O presidente Lula criticou a paralisação das unidades de fertilizantes no país, e disse que o agronegócio não apoiou a expansão da produção local.

— Por que uma empresa dessa magnitude, que queria produzir fertilizante para ajudar no barateamento dos alimentos nesse país, ficou parada doze anos? E o Brasil pagando preços absurdos de fertilizantes, que poderiam ser produzidos no Brasil. Que aumenta a cada guerra lá fora. E o pobre brasileiro, que vai comprar uma fruta, paga o preço dessa guerra por irresponsabilidade de muita gente — disse ele, afirmando que “muita gente do agronegócio” não se preocupou com a produção local de fertilizantes.

A conclusão dos 19% restantes da unidade é prevista para 2029. Quando concluída, a UFN-III terá capacidade para produzir 3,6 toneladas diárias de ureia granulada e 2,2 mil toneladas diárias de amônia, cerca de 15% da demanda nacional por ureia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2026

BC DIZ QUE MEDIDAS ECONÔMICAS DO GOVERNO LULA PODEM GERAR RISCOS PARA ALTA DA INFLAÇÃO

Autoridade monetária afirma que estímulos fiscais e de crédito podem impulsionar o consumo e dificultar a convergência da inflação para a meta

Por Bernardo Lima — Brasília



Lula e Galípolo — Foto: Montagem

O Banco Central (BC) diz, em relatório divulgado nesta quinta-feira, que as medidas de estímulo à economia do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva podem gerar riscos de alta da inflação. Segundo a autoridade monetária, as políticas fiscais e de crédito anunciadas recentemente podem gerar um crescimento do consumo da população, deteriorando o cenário de alta de preços.

No Relatório de Política Monetária divulgado hoje, a autoridade monetária citou diretamente as medidas do governo como um dos fatores de pressão sobre a inflação em seu balanço de riscos para o horizonte relevante para as decisões sobre a taxa de juros. Atualmente, este cenário é o do primeiro trimestre de 2028.

"Medidas e ações governamentais anunciadas recentemente podem gerar estímulos adicionais à demanda agregada, em um contexto de baixa ociosidade dos fatores de produção ", lista o BC no relatório.

O BC já havia citado estímulos à demanda da economia como um risco para a alta de preços na ata da reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) divulgada nesta segunda-feira.

Atualmente, a prévia da inflação, medida pelo IPCA-15, está em 4,80% no acumulado de 12 meses, longe da meta de 3% estabelecida para este ano.

Cálculos do economista do Insper, Marcos Mendes apontam que as medidas anunciadas pelo governo neste ano já somam R\$ 215 bilhões de estímulo à economia (1,6% do PIB, o total de produtos e serviços gerados na economia).

No total da expansão fiscal (soma dos gastos com a renúncia de receita), R\$ 97 bilhões, ou 45%, são em despesas "financeiras". São classificados nessa rubrica os recursos que o Tesouro disponibiliza para as linhas de crédito subsidiado para a aquisição de caminhões, ônibus e carros para taxistas e motoristas de aplicativo, todas operadas pelo BNDES.

"Permanecem incertezas relevantes acerca da magnitude de seu impacto sobre a atividade econômica e sobre a inflação, dadas as especificidades e detalhes envolvendo cada política", detalha o BC no Relatório de Política Monetária.

Entre outras medidas está também o Desenrola 2.0, uma das grandes bandeiras do governo Lula para a eleição deste ano. O programa permite a renegociação de dívidas com acesso à crédito mais barato.

A preocupação do BC é que a economia cresça acima do seu potencial. Considerando essas novas medidas, o Banco Central revisou a projeção de crescimento da economia brasileira de 1,6% para 2%.

A revisão, segundo o BC, acontece em meio à medidas "estímulos de natureza fiscal e creditícia", que foram lançados pelo governo neste ano de eleição.

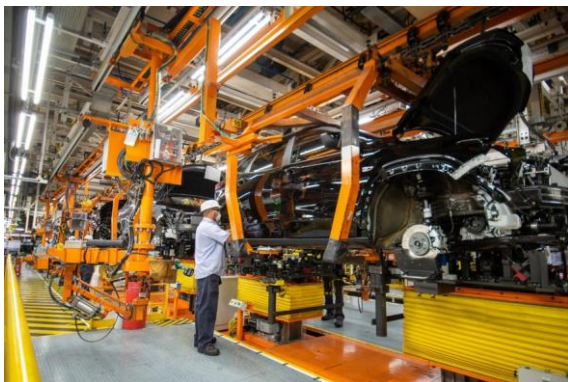
Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2026

GENERAL MOTORS AMPLIA INVESTIMENTOS NO PAÍS PARA R\$ 10,5 BILHÕES E FOCARÁ EM CARROS HÍBRIDOS

Montadora fez anúncio um dia após renovação de cotas para importação de veículos elétricos sem imposto

Por João Sorima Neto — São Paulo



O complexo da GM em São Caetano do Sul: montadora vai investir mais R\$ 3,5 bilhões no Brasil — Foto: Divulgação

Um dia após o governo renovar as cotas de importação para veículos importados elétricos sem imposto, por mais seis meses, a General Motors anunciou um investimento adicional de R\$ 3,5 bilhões no Brasil para renovar seu portfólio de veículos, desenvolver novas tecnologias e ampliar a capacidade de produção, especialmente nas unidades de São Paulo. A montadora americana havia anunciado investimentos de R\$ 7 bilhões, em 2024, e

agora acrescenta a esse montante mais R\$ 3,5 bilhões até 2028.

O anúncio foi realizado em Brasília, num encontro entre o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, o presidente da General Motors América do Sul, Thomas Owsianski, do vice-presidente da GM América do Sul, Fabio Rua, e do diretor-executivo de Engenharia de Produto da General Motors América do Sul, Ricardo Fanucchi.

Segundo o anúncio, entre os veículos novos modelos a ser comercializados no Brasil haverá carros híbridos, e os recursos serão usados para a modernização das fábricas. A GM afirma que esses investimentos fortalecem a competitividade da indústria automotiva nacional.

“A indústria automotiva vive um período de profunda transformação tecnológica. Este investimento amplia nossa capacidade de desenvolver e produzir veículos competitivos no Brasil, acelera a adoção de novas tecnologias e contribui para a formação de competências e empregos que serão essenciais para o futuro da mobilidade”, afirmou em nota Thomas Owsianski, presidente da General Motors América do Sul.

Ele afirmou que decisões de investimento dessa magnitude exigem visão de longo prazo e um ambiente que ofereça previsibilidade, segurança jurídica e condições adequadas para a produção local.

“O Brasil reúne uma sólida base industrial, capacidade de engenharia, mercado consumidor relevante e profissionais altamente qualificados. Esses fatores, aliados a um ambiente favorável ao investimento, são fundamentais para sustentar o desenvolvimento da indústria automotiva e ampliar o papel do país como polo produtor e exportador da General Motors para a América do Sul”, observou Owsianski.

No início da semana, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), da qual a GM é associada, criticou a decisão do governo de retomar a isenção de imposto para veículos CKD (totalmente desmontados) e SKD (semidesmontados), a partir de 1º julho de 2026, pelo prazo de 6 meses, em um total de cotas que soma de US\$ 463 milhões. Acima das cotas, permanece o recolhimento de imposto de 35% para SKD e de 14% para CKD.

De acordo com a Anfavea, a volta das cotas causa imprevisibilidade e pode levar montadoras a reduzir investimentos no país, importando os kits de montagem dos veículos. Também vai na direção contrária ao Programa Nova indústria Brasil (NIB), que busca reinsutritizar o país com novas tecnologias mais sustentáveis.

“Benefícios destinados à importação podem cumprir papel relevante em fases iniciais de implantação industrial. A ampliação em um momento em que os investimentos já estão anunciados e a produção

local está em expansão reduz os incentivos para a evolução produtiva esperada dessa nova etapa da indústria automotiva”, afirmou a Anfavea, em comunicado.

“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”, diz o texto da Anfavea.

A Anfavea afirmou ainda que vai tentar reverter a decisão na Justiça, mas até agora não há informação de ação proposta.

A chinesa BYD, que opera uma fábrica no sistema SKD na Bahia, foi a principal beneficiada, usando grande parte das cotas, mas outras montadoras podem usar o benefício, inclusive a própria GM. A montadora americana também monta carros pelo sistema SKD (semi knocked-down), de forma terceirizada, na cidade de Horizonte, no Ceará, a cerca de 50 quilômetros de Fortaleza. Trata-se da antiga fábrica da Troller, que pertencia à Ford. A unidade agora pertence a uma trading brasileira, a Comexport, que, além da GM, busca outras marcas para a montagem terceirizada de elétricos e híbridos.

A General Motors iniciou a montagem de carros 100% elétricos no Ceará, no ano passado, sendo o Spark o primeiro modelo. O Spark é ele mesmo um carro chinês, fruto da parceria entre a GM e as montadoras chinesas Saic e Wuling. Ele é conhecido no país asiático como “Baojun Yep Plus”. A montagem nacional do Spark é um avanço importante da estratégia da GM de eletrificação no Brasil fortalecendo sua presença no segmento de elétricos puros, que hoje está dominado pelas marcas chinesas. A GM também começou a montar na unidade terceirizada do Ceará o Captiva EV e se prepara para montar um terceiro carro por lá até dezembro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2026

BRASKEM PEDE SUSPENSÃO DE COBRANÇAS, APÓS FRACASSO NA NEGOCIAÇÃO INICIAL DE DÍVIDA BILIONÁRIA COM CREDORES

Petroquímica iniciou processo de mediação e protocolou pedido de Tutela de Urgência Cautelar no TJSP; ações lideram as quedas no Ibovespa, com recuo acima de 11%. Dívida líquida terminou o primeiro trimestre em R\$ 44 bilhões

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Fábrica da Braskem — Foto: Bloomberg

Dois meses após conseguir um novo sócio, a IG4 Capital, para tocar sua reestruturação, a gigante da indústria petroquímica Braskem tomou medidas judiciais e extrajudiciais para se proteger contra a cobrança antecipada de dívidas por parte de seus credores, informou a companhia ao mercado nesta quinta-feira.

A decisão foi tomada após o fracasso de uma primeira rodada de negociações para renegociar a dívida, que encerrou o primeiro trimestre, em termos líquidos, em

US\$ 8,483 bilhões, o equivalente a R\$ 44 bilhões, ou 16,8 vezes a geração de caixa recorrente por ano.

Diante do impasse, as ações da Braskem tombam na Bolsa nesta quinta-feira. Por volta das 14h, a queda nas cotações dos papéis era de 12,34%, a R\$ 6,68, a maior variação negativa entre integrantes do Ibovespa, o principal índice de ações da B3.



A Braskem adotou duas medidas após a frustração das negociações. De um lado, iniciou um processo de mediação perante a Câmara Wind de Mediação. De outro, protocolou um pedido de Tutela de Urgência Cautelar perante a 2ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), pedindo a suspensão de cobranças.

“As medidas envolvem apenas os credores financeiros”, frisa o fato relevante divulgado pela Braskem. Isso significa que o movimento da companhia “não abrange quaisquer obrigações (...) com seus fornecedores, clientes e demais stakeholders, as quais permanecem vigentes e seguem sendo cumpridas normalmente, nos termos dos respectivos contratos”.

Quando uma empresa em dificuldades entra com um pedido de recuperação judicial, por exemplo, e recebe aval do Judiciário, todas as cobranças contra ela são suspensas, inclusive com fornecedores e empregados.

Recuperação extrajudicial ou judicial?

O caminho que a Braskem tentava seguir era o da recuperação extrajudicial, assim como fez recentemente a fabricante de açúcar e etanol e distribuidora de combustíveis Raízen. Nesse caso, há menos litígio, e a reestruturação da dívida é feita em acordo com os credores.

As negociações com os credores começaram no início do mês e envolvem R\$ 50 bilhões em dívidas, segundo o jornal Valor. A empresa corria contra o tempo, para evitar o vencimento de parte da dívida em julho, informou a agência Bloomberg, citando pessoas familiarizadas com o assunto que pediram anonimato.

Como a primeira rodada de negociações deu errado, a proteção contra os credores financeiros pedida agora pela Braskem se tornou necessária.

De acordo com o fato relevante divulgado nesta quinta-feira, as medidas têm “o objetivo de preservar um ambiente estável para a continuidade das negociações em andamento exclusivamente com os referidos credores em busca de uma solução consensual, estruturante e ordenada para sua estrutura de capital, alinhada com a posição de liquidez da companhia e as condições da indústria petroquímica global”.

'Proposta totalmente inaceitável', dizem credores

Em outro fato relevante, especificamente sobre as negociações com os credores, a Braskem informou que “reafirmou aos Investidores que segue totalmente comprometida em continuar as discussões com os seus credores financeiros em busca de uma solução consensual, estruturante e ordenada para sua estrutura de capital, garantindo a continuidade de suas operações no curso normal dos negócios”.

E relatou que manteve uma reunião com os credores em 11 de junho, para apresentar sua proposta de reestruturação. Os representantes da Braskem pediram então, que os credores enviassem uma contraproposta.

A resposta foi que “a proposta apresentada pela companhia foi totalmente insatisfatória”, segundo os documentos divulgados nesta quinta-feira pela Braskem. Principalmente porque ela incluiu uma redução de 2 pontos percentuais nas taxas de juros de todos os títulos de dívida.

“Entre outros aspectos, a inclusão do conceito de redução do cupom de juros — algo praticamente inédito em uma reestruturação de dívida corporativa — levanta dúvidas sobre a seriedade com que a companhia conduziu sua abordagem de negociação, especialmente considerando a participação de tantas partes sofisticadas e experientes na elaboração dessa proposta”, diz a resposta, alfinetando os gestores da IG4 Capital.

O comitê de credores ainda afirmou que segue favorável a apoiar um plano de recuperação extrajudicial, mas exigiu proteções adicionais.



A lista inclui desde garantias oferecidas no plano de recuperação extrajudicial da Raízen, passando pelo reembolso de gastos com viagens dos representantes do comitê de credores, até a exigência de uma participação mais ativa de representantes da Petrobras no processo — a estatal é sócia minoritária da petroquímica, com participação relevante, e principal fornecedora de matérias-primas.

A tréplica da Braskem também foi negativa. Segundo o fato relevante, os termos são “inaceitáveis” para a Companhia. “Nesse sentido, a Braskem indicou que não concordaria com a Proposta do Investidor”, diz o texto.

O impasse poderá levar a um processo de recuperação judicial.

Prejuízo de R\$ 11 bi e dívida de R\$ 44 bi

A Braskem — que era controlada pela Novonor, nome assumido pelo conglomerado da construtora Odebrecht após os problemas financeiros decorrentes da Operação Lava-Jato — fechou 2025 com prejuízo líquido de R\$ 11 bilhões em 2025 e patrimônio líquido negativo de R\$ 16,5 bilhões.

Em abril, a Novonor anunciou um acordo para vender sua participação na gigante da indústria petroquímica Braskem para a gestora IG4 Capital, especializada na aquisição de empresas em dificuldades.

Valores não foram oficialmente revelados, mas o negócio envolve R\$ 20 bilhões, segundo vinha sendo revelado desde o fim de 2025.

Crise e novo controlador

Além do endividamento excessivo, a companhia enfrenta outros problemas. A novela em torno do controle foi resolvida com a chegada da IG4 Capital, que recebeu aval da sócia Petrobras e foi bem recebida pelo mercado.

O calvário inclui ainda gastos e baixas contábeis associados ao desastre ambiental em antigas minas em Maceió (AL) e a falta de competitividade num ciclo de baixa da indústria petroquímica global.

Cenário mudou com guerra no Oriente Médio

Esse último ponto colocava em xeque a competitividade da indústria petroquímica nacional, mas os efeitos da guerra dos EUA e de Israel contra o Irã — que fizeram as cotações do petróleo disparar — poderão ser positivos para o setor.

Com refinarias do Oriente Médio atingidas e unidades da Ásia obrigada a lidar com uma matéria-prima mais cara, a petroquímica ficou mais competitiva em toda a região das Américas.

Novo CEO da Braskem, Helcio Tokeshi — sócio da IG4 Capital que comandava CLI, operadora de terminais portuários controlada pela gestora — disse, em entrevista ao jornal Valor no início do mês, que a reestruturação “não vai ser fácil e haverá turbulências, mas o momento ajuda”, referindo-se ao cenário resultante da guerra no Oriente Médio.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

INVESTIMENTO BILIONÁRIO VAI TRANSFORMAR LAMA VERMELHA EM MATÉRIA-PRIMA VERDE PARA INDÚSTRIA DE AÇO

Com os rejeitos produzidos na fabricação de alumina, empresa controlada pela gestora Lorinvest vai produzir ferro metálico de baixo carbono

Por Ivo Ribeiro

O que fazer com 180 milhões de toneladas de rejeito do minério de bauxita geradas por ano no mundo na fabricação de alumina, que no final desta década poderão superar 210 milhões de toneladas? Esse é um dos grandes problemas ambientais da indústria do alumínio, que busca soluções para dar uma destinação sustentável à chamada lama vermelha.

Na Alunorte, maior refinaria de alumina do mundo, em Barcarena (PA), 40 quilômetros ao sul de Belém, projeto de separação de minerais contidos na lama vermelha poderá se transformar num grande negócio. Um produto de alto valor é o ferro metálico de baixo carbono, cobiçado por siderúrgicas; outro é a escória (silicato de alumina), para uso em fornos de cimenteiras.

O projeto é conduzido pela New Wave, empresa de tecnologia sustentável em mineração, criada em 2019 e que tem como acionistas o empresário Gustavo Emina e a gestora de ativos Lorinvest (controladora), além de fundos internacionais, como o Orion Resources e o Just Climate. A empresa desenvolveu a tecnologia, patenteada, de micro-ondas.

Por meio da Wave Aluminium, a empresa está em fase adiantada de instalação de uma unidade de demonstração no site industrial da Alunorte, fabricante do grupo norueguês Hydro, do setor de alumínio, em Barcarena (PA). Nessa fase, o investimento é de R\$ 250 milhões para produção de 50 mil toneladas ao ano. A previsão é de entrar em operação em novembro.

A WA é especializada em transformar resíduos, como a lama vermelha do minério de bauxita processada, em matérias-primas de elevado valor comercial, caso do ferro metálico (mais conhecido como ferro-gusa), utilizado na fabricação de aço. O ferro metálico de baixo carbono, com alto teor ferífero, é elemento relevante na descarbonização da siderurgia, que busca a redução de emissões de CO₂.

O plano da New Wave é, no passo seguinte, montar um complexo industrial capaz de processar 2,2 milhões de toneladas de rejeito por ano em cada módulo. Estão previstos três módulos no site da Alunorte. O investimento para instalar a primeira usina em escala industrial é de US\$ 1,5 bilhão (R\$ 7,5 bilhões). Emina informa que a empresa buscará sócios investidores, como fundos internacionais de impacto ambiental, e o apoio financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).



Unidade semi-industrial de processamento de resíduos de alumina, da New Wave, está em fase de instalação em Barcarena (PA) Foto: New Wave/Divulgação

Na produção de alumina — 6,3 milhões de toneladas por ano —, a Alunorte gera cerca de 5 milhões de toneladas de rejeitos. É esse material que será a matéria-prima da WA, de onde vai extrair, por meio da tecnologia de micro-ondas, cerca de 24% do ferro contido no rejeito e cerca de 40% de coprodutos (silicato de alumina)

usados na indústria da construção civil, como cimenteiras.

De alguns anos para cá, a lama vermelha da Alunorte sai quase seca (21% de umidade) após passar por filtros-prensa na refinaria. “Essa solução tecnológica da New Wave muda o jogo da indústria do alumínio. Não será necessário construir novos depósitos para colocar o rejeito”, afirma Carlos Neves, Diretor de Operações (COO) da Hydro Bauxita & Alumina.

Emina, da New Wave, afirma: “É uma solução que se mostra viável e sustentável, que está atraindo a atenção de mineradoras de várias partes do mundo. É a mais inovadora do setor mineral”.

O executivo informa que o custo de produção do ferro-gusa, por esse processo, sai em torno de US\$ 220 a US\$ 250 a tonelada. No mercado brasileiro, o produto é comercializado entre US\$ 375 e US\$ 410 a tonelada. Nos EUA, entregue em portos locais, atinge até US\$ 470 a tonelada.

O primeiro módulo com produção em escala industrial tem previsão de ser instalado na Alunorte e entrar em operação entre 2030 e 2032. Até lá, a empresa terá de obter o licenciamento ambiental e depois mais 28 meses de obras, informa o executivo.



Gustavo Emina é acionista e CEO da New Wave, que tem sociedade com a gestora de investimentos Lorinvest Foto: Divulgação/New Wave

Ele informa que a planta de demonstração visa gerar produtos para os futuros clientes e, ao mesmo tempo, parâmetros operacionais para a unidade industrial, que terá gestão de um consórcio de investidores a ser constituído após o início da unidade semi-industrial.

Segundo Emina, a empresa está discutindo acordos para seis projetos nos EUA e na Austrália, grande produtora de alumínio. E há outras frentes de negócios sendo desenvolvidas por duas empresas controladas: a New Wave Rare Earths (para processar rejeitos de terras raras) e a Wave Lithium (voltada ao refino de

minério de lítio).

Recuperação de terras raras em rejeitos

Usando tecnologia desenvolvida no centro tecnológico da empresa em Duque de Caxias (RJ), a New Wave visa também o mercado de terras raras, a partir da recuperação de óxidos contidos em rejeitos (lama vermelha) gerada do beneficiamento da bauxita para fazer alumina.

Emina cita que o minério explorado em Poços de Caldas (MG) e na Jamaica, grande minerador de bauxita, são fontes ricas em elementos de terras raras.

A New Wave Rare Earths tem plano de montar uma planta-piloto em Duque de Caxias, que está na fase de engenharia, ao lado da New Wave Tech, onde são desenvolvidas as tecnologias que dão origem a novas empresas do grupo, depois de comprovadas.

O plano é trabalhar com fonte secundária (recuperação de rejeitos) e primária (minério de terras raras). A empresa tem uma área própria de minério de terras (argilas iônicas), em Goiás, onde pretende extrair e concentrar óxidos, como cério, escândio, lantânio, praseodímio e neodímio. “No longo prazo, a previsão de preços para Nd (Neodímio) e Pd (Praseodímio) é de US\$ 230 o quilo”, afirma o executivo. Atualmente está em torno de US\$ 110.



Laboratório de desenvolvimento de tecnologias da New Wave, empresa de tecnologia sustentável em mineração, em Duque de Caxias (RJ) Foto: New Wave/Divulgação

A empresa tem duas áreas com concessões para pesquisa. Segundo Emina, o maior problema na exploração de terras raras é o grau de radioatividade devido à presença de tório e urânio, mas observa que nas argilas iônicas há menor porcentagem desses dois elementos.

“Nossa tecnologia vai concentrar e isolar óxidos de terras raras com uso de inteligência artificial e de robótica”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/08/2026

DO APAGÃO À SAÚDE: COMO A ENERGIA NUCLEAR PODE TRAZER SEGURANÇA ELÉTRICA E SALVAR VIDAS

Avanço de projetos da fonte pode significar melhorias importantes para a operacionalização do setor elétrico e diminuir mortes ao ampliar acesso a diagnósticos de câncer

Por Henrique Faerman

RIO - Demonizado por muitos, desconhecido por boa parte da população, o setor de energia nuclear luta para seguir sua agenda de expansão. Nesse pacote entram a conclusão de Angra 3, o começo dos pequenos reatores modulares (SMRs, na sigla em inglês) e ainda a busca pela autossuficiência na produção de radioisótopos.

O assunto foi tema de um painel da manhã desta quinta-feira, 25, no Energy Summit, no Rio de Janeiro. Entre diversos pontos levantados, os especialistas apontam que a evolução da fonte pode trazer melhorias importantes para a operacionalização do setor elétrico brasileiro e até para diminuir mortes por câncer.



O diretor-presidente Interino da Eletronuclear, Raphael Ehlers, disse que a aceitação da população sobre o tema está melhorando, vide as últimas pesquisas de opinião pública realizadas pela empresa.

‘É a que menos emite carbono’, diz Raphael Ehlers
Foto: Pedro Kirilos/Estadão

Segundo ele, o trabalho agora é mostrar, para a parte decisória da sociedade (Aneel, TCU, entre outros), que o segmento precisa de uma revisão na metodologia para formação da remuneração no preço da energia, para que

seja justo e capaz de cobrir seus atributos e serviços a serem prestados.

“É uma energia próxima dos centros de carga e que se mantém firme mesmo com outras crises do setor, sendo a que menos emite carbono no mundo. Menos do que a solar, olhando desde o berço ao túmulo dos ativos”, comentou o executivo, acrescentando ser uma opção também muito interessante ao advento dos data centers no país.

Ehlers reforça a necessidade de uma revisão regulatória na parte de comercialização e sobre o modelo de custeio e remuneração dos investimentos, além da tributação acima de 65% dos equipamentos importados e que visam garantir a segurança dos empreendimentos.

Mediador do debate, o presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento de Atividades Nucleares (ABDAN) disse que, para além da questão dos subsídios no setor elétrico, outra problemática é que atualmente o sistema paga pelo MWh e não pelo atributo das fontes.

“O desafio do Brasil é reprecificar a energia elétrica, saindo do PLD (Preço de Liquidação das Diferenças) para uma nova concepção por oferta”, sinaliza o dirigente, salientando não ser concebível que o País tenha hoje uma das energias mais caras do mundo, com quase R\$ 60 bilhões de subsídios pagos na conta de luz por toda a população.

“Vamos lembrar também que quem ficou de pé no apagão de 2023 foi o carvão e a nuclear com usinas que hoje podem chegar a 120 anos de vida útil”, acrescenta.

Reatores modulares e impactos do avanço do setor na saúde

O debate sobre o uso da energia nuclear no Brasil vem ganhando novos contornos com o avanço das tecnologias de reatores modulares pequenos (SMRs, na sigla em inglês). Celso Cunha citou a existência de 102 projetos desse tipo cadastrados no mundo, dos quais 69 estão em fase de regulação e cerca de 20 já avançam para a etapa de implementação. O movimento é liderado por

grandes potências: a China já opera dois reatores desse tipo, enquanto a Rússia possui unidades embarcadas em funcionamento.

Enquanto isso, os Estados Unidos deram um passo recente ao instalar seu primeiro microreator, indicando a consolidação dessa tecnologia como uma alternativa viável e inovadora para geração elétrica. No Brasil, a discussão sobre os SMRs também envolve a política industrial. A proposta em debate prevê a exigência de ao menos 65% de conteúdo nacional no desenvolvimento do setor, o que poderia impulsionar a cadeia produtiva, gerando empregos e fortalecendo a indústria local.

Além do impacto energético, Cunha ressalta a energia nuclear com papel estratégico na produção de radiofármacos, fundamentais para o diagnóstico e tratamento de doenças graves, especialmente o câncer. Dados do Ministério da Saúde e do Instituto Nacional de Câncer (Inca) indicam que o Brasil registra mais de 244 mil mortes por câncer por ano.

De acordo com o executivo, uma parcela significativa dessas mortes está relacionada à falta de tratamento adequado ou ao diagnóstico tardio. “Se houvesse acesso mais rápido e eficiente aos recursos disponíveis, cerca de 102 mil vidas poderiam ser salvas”, alerta o presidente da ABDAN.

A grande aposta está na conclusão do Reator Multipartidário Brasileiro (RMB). Projetado para ser construído em Iperó (SP), o reator poderá tornar o Brasil autossuficiente na produção de radioisótopos.

Com a produção nacional em larga escala liderado pelo Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (Ipen), os custos dos tratamentos tendem a diminuir, permitindo que o SUS democratize o acesso à medicina nuclear nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, onde o tratamento oncológico avançado ainda é escasso.

Sob esse prisma, Celso Cunha reforça que o setor nuclear não deve ser analisado apenas sob a ótica da geração elétrica, mas sim como uma tecnologia de múltiplos benefícios, com impacto direto na economia, inovação e na qualidade de vida da população. Agora, o desafio é integrar essas pautas em uma estratégia nacional que una segurança energética, desenvolvimento industrial e avanços na saúde pública.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/08/2026

LULA DIZ QUE BRASIL PRODUZIRÁ AO MENOS 70% DE TODO O FERTILIZANTE QUE PRECISA

Presidente voltou a criticar durante evento processos de privatizações no Brasil, incluindo a BR Distribuidora, antiga subsidiária da Petrobras, que atuava na distribuição de combustíveis

Por Gabriel Hirabahasi (Broadcast) e Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse que o Brasil produzirá pelo menos 70% do fertilizante usado por agricultores no País. Essa estimativa foi feita durante cerimônia de anúncio da retomada de obras de fábrica de fertilizantes em Três Lagoas (MS).



“Ainda sonho que a gente vai ter, se não 100%, acima de 70% de todo o fertilizante de que precisamos no País. Um País jamais será soberano se não for dono das coisas principais que ele produz”, afirmou.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva Foto: Pedro Kirilos/Estadão

Lula associou o assunto ao tema de defesa da soberania

brasileira, que se tornou um dos predominantes nos discursos do presidente desde o tarifaço imposto pelo governo dos Estados Unidos no ano passado.

“Pode ficar certo: este País vai construir sua soberania sendo independente de importação de fertilizante dos outros países. Apenas esperem”, declarou.

O presidente também usou seu discurso em Três Lagoas para falar sobre inteligência artificial e uso de redes sociais. Fez a fala que rotineiramente faz: de ressalvas quanto aos avanços da IA e de valorização do que chama de “inteligência humana”. Chamou a IA de “monstro” e fez uma previsão quase fatalista, fazendo referência a filmes de ficção científica em que máquinas se tornam tão avançadas que dominam os seres humanos.

“A inteligência artificial é um monstro que vai fugir do conhecimento do ser humano e vai se autorregular. Preparem-se, você já cansou de ver filme de ficção. Não está longe o dia em que a inteligência artificial não vai precisar mais do ser humano. E aí é o ser humano perdendo o controle daquilo que criou. Eu prefiro lidar com a inteligência humana. A gente não pode virar algoritmo”, disse.

Presidente volta a criticar privatizações

Lula voltou a criticar alguns dos processos de privatizações no Brasil, incluindo a BR Distribuidora, antiga subsidiária da Petrobras, que atuava na distribuição de combustíveis. Parte do governo tem citado com frequência esse argumento, especialmente após o acirramento do conflito no Oriente Médio e o impacto nos preços de derivados do petróleo. Em sua fala, Lula também citou a Liquegás e a Eletrobras (hoje Axia Energia).

“Eu quero que apareça um gênio para explicar ao mais humilde dos brasileiros o que o Brasil ganhou com a privatização da BR Distribuidora. O que o Brasil ganhou quando venderam a Liquegás. Foi uma empresa que eu tinha comprado para que a Petrobras participasse da regulação do preço de gás de cozinha, que sai a menos de R\$ 40 e chega para o povo a R\$ 170, R\$ 160”, declarou o presidente.

Por contrato, até 2029, a Petrobras não pode concorrer com a Vibra (ex-BR Distribuidora). Embora ocorram críticas à privatização, o governo tem reiterado o respeito à cláusula contratual. Em março, o ex-ministro da Casa Civil Rui Costa reconheceu a possibilidade de retorno da atuação estatal no setor de distribuição de combustíveis. As discussões seriam preliminares.

Já sobre o processo de privatização da Eletrobras, Lula também questionou eventuais ganhos para o País. “Eu gostaria que alguém me explicasse por que privatizar a Eletrobras. Qual foi o ganho do Brasil? O que é que o povo brasileiro ganhou? A qualidade da energia melhorou? Muita gente travestida de investidor, de gestor, na verdade, é um vendedor de coisas públicas a preço de bananas”, afirmou.

A fala de Lula se deu durante a cerimônia que marca a retomada das obras da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III (UFN-III), em Mato Grosso do Sul (MT). A UFN-III integra o Novo PAC e receberá investimentos de mais de R\$ 5 bilhões para sua conclusão, de acordo com informações do Palácio do Planalto. Lula repetiu o argumento de que a Petrobras não é só uma empresa de petróleo e tem um papel “fundamental” na transição energética.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/08/2026

EMPRESA DESENVOLVE TECNOLOGIA PARA REFINAR LÍTIO NO BRASIL COM CUSTO INFERIOR AO DA CHINA

Companhia planeja produzir hidróxido e carbonato de lítio para bateria, essenciais para carros elétricos e aparelho celular

Por Ivo Ribeiro

A Wave Lithium, empresa da holding New Wave, está desenvolvendo um projeto para transformar o espodumênio, um minério rico em lítio, em hidróxido e carbonato de lítio, materiais essenciais para a produção de baterias usadas em carros elétricos e outros equipamentos. O objetivo é processar o minério e produzir esses componentes com a qualidade exigida pela indústria de baterias. Hoje, essa etapa de processamento do lítio é feita quase totalmente na China, país que domina a cadeia tecnológica da exploração do minério até a fabricação de baterias para mobilidade elétrica.

O Brasil ainda é incipiente na tecnologia de refino de lítio. Há apenas uma pequena refinaria, da Companhia Brasileira do Lítio (CBL), em Divisa Alegre (norte de Minas Gerais). Neste ano, a CBL se associou à indiana Altmin para triplicar a capacidade da planta industrial, indo a 6 mil toneladas anuais.

A New Wave, controlada pela gestora de investimentos Lorinvest e pelo empresário Gustavo Emina, é especializada em tecnologias inovadoras e sustentáveis para o setor minero-metalúrgico. Por exemplo, tratamento de minérios e conversão de rejeitos industriais em materiais de baixo carbono via tecnologia de micro-ondas.

O lítio grau bateria é insumo essencial para baterias de carros elétricos, aparelhos celulares e sistemas de armazenamento de energia. O plano da empresa, com tecnologia desenvolvida nas instalações em Duque de Caxias (RJ), é obter hidróxido e carbonato a um custo competitivo.



A Wave Lithium está montando uma planta piloto/demonstração que deve ficar pronta em setembro, ao custo de R\$ 25 milhões. Vai utilizar uma tecnologia inédita de decrepitação e sulfatação, via micro-ondas. Na etapa de decrepitação, a unidade semi-industrial terá capacidade de processar 4 toneladas por hora de concentrado de espodumênio.

Minério de lítio produzido pela Sigma Lithium, com 5% a 6% de espodumênio, extraído em jazida localizada em Araçuaí e Itinga (MG) Foto: Taba Benedicto/Estadão

A unidade de demonstração vai ter capacidade de alimentação de 20 mil toneladas de minério de lítio, com teores de 5% a 6% de espodumênio. O minério será adquirido de empresas do Vale do Jequitinhonha, conhecido como Vale do Lítio, no norte de Minas Gerais. Na região há atualmente vários projetos para exploração de lítio e duas empresas já em fase de produção: Companhia Brasileira do Lítio (CBL) e Sigma Lítium.

A expectativa, segundo Gustavo Emina, sócio e CEO da New Wave, é de fazer o refino com custo 50% inferior ao atual de refinarias na China. Atualmente, 94% do refino de lítio para produzir carbonato e hidróxido está no país asiático, que detém o monopólio tecnológico, ao custo de capital na casa de US\$ 6 mil por tonelada, conforme o executivo.

Uma planta industrial de refino de lítio exige alto investimento — de US\$ 40 milhões em unidades de pequeno porte a mais de US\$ 200 milhões para projetos independentes de grande porte, de acordo com informação de executivos do setor. A New Wave já conversa com potenciais investidores no projeto, disse o empresário em entrevista ao Estadão. Em geral, uma unidade greenfield de refino requer no mínimo capacidade de 25 mil toneladas para ser competitiva.

A Wave Lithium, a partir dos dados operacionais da planta-piloto, vai projetar, em 2027, uma planta em escala industrial com capacidade instalada de 250 mil toneladas por ano de concentrado, gerando mais de 30 mil toneladas de carbonato equivalente de lítio (LCE). Com isso, espera ter custo bem competitivo: em torno de US\$ 1,8 mil a tonelada, diz o executivo. Uma vantagem é estar próximo da matéria-prima, por isso a escolha de se instalar no Vale do Lítio mineiro.

“No futuro, 80% das operações de produção de lítio serão integradas, da mina ao refino”, afirma o empresário da New Wave. Segundo informa, a Tesla, fabricante de carros elétricos do empresário Elon Musk, tem uma planta integrada nos EUA. Há outra em construção no Canadá. “Acreditamos cada vez mais no desenvolvimento de tecnologia, para reduzir custos e ser uma operação limpa.”

Atualmente, o concentrado de lítio de grau bateria é comercializado na faixa de US\$ 2,3 mil a tonelada. O carbonato e o hidróxido têm preços variando entre US\$ 18 mil e US\$ 22 mil a tonelada, com perspectivas de chegarem a US\$ 28 mil no futuro.



Laboratório de desenvolvimento de tecnologias na área de minerais e metais da New Wave em Duque de Caxias (RJ) Foto: Divulgação/New Wave

Reforço de caixa para investir

No ano passado, a New Wave foi ao mercado de capitais e captou uma soma de dinheiro para sustentar suas operações e os investimentos. A gestora americana Orion Resource Partners, especializada no setor e em transição energética, liderou operação que levantou US\$ 120 milhões (na época o equivalente a R\$ 700 milhões). Emina, acionista fundador, e a Lorinvest também participaram do aporte.

Além dessa captação, a empresa obteve uma linha de crédito de R\$ 221 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), dentro da linha de inovação do banco, para a Wave Aluminium, que está construindo em Barcarena (PA) uma planta de demonstração de beneficiamento de resíduos do minério de bauxita para fazer ferro metálico de baixo carbono e coprodutos com tecnologia de micro-ondas.

Fundada em 2019, a New Wave Holding tem como principal acionista a gestora de investimentos Lorinvest, da família Lorentzen, cujo patriarca norueguês, Erling, fundou a Aracruz Celulose, vendida em 2008 para o grupo Votorantim. A gestora detém o controle acionário. Outras sócias, após aporte de recursos de 2025, são a Orion e a Just Climate.

O capital para criação da New Wave veio da venda da New Steel para a Vale no final de 2018 por US\$ 500 milhões. O foco da empresa era o desenvolvimento de novas tecnologias para beneficiar minério de ferro.

A Lorinvest controla ou tem participações em 14 negócios de diferentes setores. Por exemplo, a Norsul, de navegação de cabotagem, e a GNLink, distribuidora multimodal de gás natural, além da New Wave.

A Orion, conforme informação da New Wave, é um fundo global de investimento especializado em metais e materiais estratégicos para o crescimento econômico sustentável e a transição energética.

A Just Climate, fundada pela Generation Investment Management, de Al Gore (político, empresário e ambientalista que foi vice-presidente dos EUA de 1993 a 2001), é especializada em soluções para os setores da economia que são grandes emissores de carbono e menos desenvolvidos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/08/2026

SILVIO COSTA FILHO É INDICADO PARA ASSUMIR LIDERANÇA DA MAIORIA NA CÂMARA

Político deixou o Ministério de Portos e Aeroportos para disputar vaga ao Senado por Pernambuco, mas acabou ficando fora da chapa majoritária liderada por João Campos (PSB)

Por Érica Ribeiro, Valor — Brasília



Ex-ministro afirma que seguirá “trabalhando para contribuir com o governo do presidente Lula” — Foto: Foto: Wenderson Araujo/Valor

O deputado Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) foi escolhido para assumir a liderança da Maioria na Câmara dos Deputados. A indicação do parlamentar foi feita pelo presidente da Casa, Hugo Motta (Republicanos-PB), em conjunto com os líderes partidários. Ele assumirá o posto oficialmente na próxima semana, após reunião de líderes.

Em publicação no X, o ex-ministro de Portos e Aeroportos do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que agora vai comandar um bloco multipartidário que reúne cerca de 300 dos 513 deputados da Casa, agradeceu o apoio de Motta e das lideranças.

“Ao longo da nossa caminhada política, sempre busquei construir convergências, promover o diálogo e trabalhar com espírito público em favor do Brasil. É com esse mesmo compromisso que assumo a liderança da Maioria na Câmara dos Deputados. Agradeço ao presidente da Câmara, Hugo Motta, e aos líderes partidários pela confiança depositada em meu nome”, escreveu.

O ex-ministro afirmou ainda que seguirá “trabalhando para contribuir com o governo do presidente Lula na construção e aprovação de pautas que fortaleçam o desenvolvimento econômico, ampliem a agenda social e gerem mais oportunidades para os brasileiros”, disse.

Costa e Filho havia deixado o Ministério de Portos e Aeroportos há dois meses para disputar uma vaga ao Senado por Pernambuco, mas acabou ficando fora da chapa majoritária liderada pelo ex-prefeito do Recife e pré-candidato ao governo estadual, João Campos (PSB) — que terá como candidatos ao Senado Marília Arraes (PDT) e Humberto Costa (PT).

Depois disso, o ex-ministro decidiu buscar a reeleição para a Câmara. Após o PT perder a vaga no rodízio entre os partidos para compor a Maioria na Casa, Costa Filho substituiu Arlindo Chinaglia (PT-SP). A função é considerada estratégica para a condução dos trabalhos legislativos.

Antes de Silvio Costa Filho e Arlindo Chinaglia, a bancada da Maioria foi liderada por André Figueiredo (PDT-CE) e Agnaldo Ribeiro (PP-PB).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/08/2026

CARGUEIRO RELATA SUSPEITA DE ATAQUE AO CRUZAR O ESTREITO DE ORMUZ

Navio Ever Lovely, de bandeira de Singapura, foi atingido por um projétil próximo à costa de Omã
Por Enas Alashray, Yomna Ehab, Jonathan Saul, Renee Maltezou e Yannis Souliotis, Reuters, Valor — Londres e Atenas

Um navio de carga relatou uma suspeita de ataque ao tentar atravessar o Estreito de Ormuz próximo à costa de Omã nesta quinta-feira (25), informou a agência marítima da Marinha britânica UKMTO.



Embarcações no Estreito de Ormuz , vistas de Musandam, Omã, 18 de junho de 2026 — Foto: REUTERS/Stringer

A Organização Marítima Internacional (IMO), agência da ONU, está atualmente auxiliando embarcações a deixarem o Golfo, onde centenas de navios permanecem retidos desde o início da guerra envolvendo o Irã, no fim de fevereiro.

Segundo a UKMTO, a embarcação informou ter sido atingida no lado de estibordo por um projétil a cerca de 7,5 milhas náuticas a sudeste do porto omanense de Dahit.

Outra fonte de segurança marítima afirmou que o navio provavelmente foi alvo de um drone, embora ainda não esteja claro quem realizou o ataque. A Guarda Revolucionária do Irã declarou nesta quinta que a passagem segura pelo estreito só será possível por meio de rotas designadas pelo próprio Irã, acrescentando que tomará medidas contra embarcações que não cumprirem essas determinações.

“Se o Irã ameaçar ou bloquear navios no estreito, então teremos um problema”, afirmou o secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio, que esteve em viagem pelos países do Golfo nesta semana, antes do incidente.

Os preços do petróleo subiram cerca de 1% após o incidente, o que, segundo analistas, reacendeu preocupações sobre quanto tempo poderá levar para que o fluxo de petróleo do Golfo retorne aos níveis normais.

De acordo com o grupo britânico de gestão de riscos marítimos Vanguard e três fontes de segurança marítima, o navio atingido foi o porta-contêineres Ever Lovely, de bandeira de Singapura.

A empresa britânica de segurança marítima Ambrey informou que, com base nas avaliações iniciais, o incidente foi classificado como um ataque.

O impacto causou danos à ponte de comando do navio, mas não houve vítimas nem danos ambientais, informou a UKMTO, acrescentando que as autoridades estão investigando o incidente e orientando as embarcações a navegarem com cautela.

Não possível contatar imediatamente a proprietária do navio, a empresa taiwanesa Evergreen, para comentar o caso.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/08/2026

TERREMOTOS NA VENEZUELA DEIXAM AO MENOS 188 MORTOS E MAIS DE 200 SOTERRADOS

Tremor de magnitude 7,2 atingiu zona a quase 160 km a oeste de Caracas, seguido, menos de um minuto depois, por outro de magnitude 7,5, de acordo com o Serviço Geológico dos EUA

Por Luiza Palermo, Valor — São Paulo

As equipes de resgate intensificaram as buscas por sobreviventes nesta quinta-feira na Venezuela, enquanto moradores ainda tentavam compreender a dimensão da devastação causada pelos dois fortes terremotos que atingiram o país na quarta-feira — os piores em quase seis décadas.

Um terremoto de magnitude 7,2 atingiu uma zona a quase 160 km a oeste de Caracas, seguido, menos de um minuto depois, por um tremor de magnitude 7,5, de acordo com o Serviço Geológico dos Estados Unidos (USGS, na sigla em inglês).

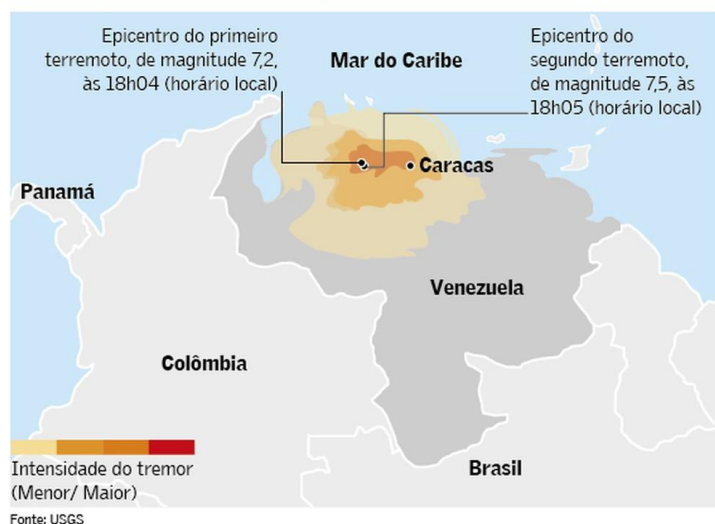


Fanny Nasri aguarda no local de um prédio que desabou enquanto equipes de emergência procuram por seu filho, Antonio Nasri, ao lado de Noemi Cordoba, que aguarda notícias de sua neta, após um terremoto em Caracas, Venezuela, em 25 de junho de 2026 — Foto: REUTERS/Gaby Oraa

O Presidente da Assembleia Nacional da Venezuela, Jorge Rodríguez, irmão da presidente interina Delcy Rodríguez, disse que o número de mortos pelos terremotos subiu para 188 e que mais de 200 pessoas estão presas sob escombros. Anteriormente, Delcy havia dito que os incidentes deixaram quase 1.000 feridos. No entanto, à medida que os resgates avançam o número deve aumentar. O USGS, utilizando modelos preditivos para estimar o número de mortos, afirmou que o número de vítimas provavelmente chegaria a milhares, com uma probabilidade substancial de ultrapassar 10.000.

Terremotos abalam a Venezuela

Sismos quase simultâneos atingiram Caracas e arredores



— Foto: Arte/Valor

Além disso, Delcy disse mais cedo que os números iniciais de vítimas não incluíam os do Estado de La Guaira, o mais afetado, próximo a Caracas e onde fica o aeroporto da cidade, que havia sido fechado. Imagens registradas por testemunhas na região mostravam cenas de pânico enquanto o terremoto provocava desabamentos.

"Dezenas de prédios desabaram, e estamos realizando, neste momento, esforços de resgate muito intensos para salvar tantas vidas quanto Deus nos permitir salvar", disse ela em uma aparição na televisão estatal pouco antes da 1h da manhã, horário local, na quinta-feira. "O estado de La Guaira é uma verdadeira tragédia e se tornou uma zona de

desastre."

Delcy acrescentou que será criado um fundo inicial de US\$ 200 milhões, utilizando recursos do Fundo Monetário Internacional (FMI), para obras de reconstrução de hospitais, moradia e infraestrutura. O país pretende, inicialmente, acessar US\$ 200 milhões de seus US\$ 4,5 bilhões em chamados Direitos Especiais de Saque (SDRs, na sigla em inglês), segundo a Bloomberg.

A porta-voz do FMI, Julie Kozack, disse em entrevista coletiva em Washington nesta quinta-feira que o fundo está "envolvido de perto com as autoridades da Venezuela enquanto avaliam o impacto econômico e as necessidades de recuperação". Ela não forneceu detalhes sobre o fundo proposto.

Imagens de vídeo mostraram equipes de emergência atuando para encontrar sobreviventes entre os escombros de um prédio que desabou na capital, ao cair da noite, enquanto familiares buscavam ajuda para seus entes queridos que se acreditava estarem presos.

No dia seguinte aos abalos, moradores ainda tentavam dimensionar a extensão da tragédia. O venezuelano Patrick Morrison, gerente de um restaurante e dono de um supermercado em Caracas, relata que há prédios severamente danificados e estruturas consideradas inabitáveis. Segundo ele, a população tem saído às ruas em busca de itens básicos, temendo o agravamento da situação nos próximos dias.

“Caíram vários prédios, fachadas de shoppings desabaram. Você só escuta ambulâncias andando pela rua. Tem muita gente desaparecida”, afirma. “No meu mercado, as pessoas estão vindo comprar porque sabem que estamos abertos. Muitas perderam suas casas e vêm buscar o básico: água, ovos, comida, proteína.”

Morrison diz ainda que foi surpreendido pelo terremoto enquanto trabalhava no restaurante, que estava lotado de clientes por causa do feriado e transmitia o jogo do Brasil no momento do abalo.

“Foi horrível. Na hora, todo mundo entrou em desespero, foi cada um por si”, afirma. “O governo já está se pronunciando, o mundo também. Já se vê a Cruz Vermelha nas ruas, veículos circulando. As pessoas estão se ajudando, já criaram centros de depósitos, os colégios estão acolhendo pessoas que perderam as moradias. Então, é solidariedade ao máximo”.

Um site criado para rastrear pessoas desaparecidas e divulgado no X por líderes da oposição do país — muitos dos quais estão no exterior — listava mais de 30 mil pessoas como desaparecidas logo após as 2h da manhã, horário local.



Os tremores secundários continuaram a abalar a capital até as primeiras horas da quinta-feira. Delcy disse que o país estava concentrado nos esforços de resgate, incluindo a chegada, nas próximas horas, de equipes de resgate de outros países, ao agradecer a ajuda de líderes como o presidente dos EUA, Donald Trump.

Equipes de emergência trabalham no local de um prédio que desabou após terremotos atingirem o país, em Caracas, Venezuela , 24 de junho de 2026 — Foto: REUTERS/Gaby Oraa

Trump disse em uma postagem nas redes sociais que os EUA estavam prontos, dispostos e aptos a ajudar no desastre.

“Os dois grandes terremotos que acabam de atingir o maravilhoso povo da Venezuela são de enorme magnitude e causaram um número devastador de mortes”, disse Trump, que ordenou a captura do presidente venezuelano Nicolás Maduro em uma violenta operação em janeiro.

Em uma nota no X, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva colocou a diplomacia brasileira à disposição da Venezuela para ajudar o país vizinho após o terremoto. “Reafirmo nossa determinação em apoiar o governo da presidente encarregada, Delcy Rodríguez, na recuperação de áreas afetadas desse país irmão, cujo povo tem dado provas de grande resiliência frente às adversidades”, disse ele.

Em nota publicada na noite de quarta-feira, o Ministério das Relações Exteriores do Brasil informou que até o momento não foram identificados brasileiros entre as vítimas. “O Brasil expressa solidariedade ao governo e ao povo da Venezuela e deseja pronta recuperação aos feridos”, acrescentou o Itamaraty.

Já embaixada dos EUA em Caracas informou que estava acompanhando de perto as consequências do terremoto e pediu aos cidadãos no país que procurassem abrigos seguros.

A Venezuela fica em uma zona sismicamente ativa, onde a Placa do Caribe se encontra com a Placa Sul-Americana.

Estima-se que 30 mil pessoas tenham morrido quando um forte terremoto causou destruição generalizada nas cidades de Mérida e Caracas em 1812, de acordo com o USGS.

No Hospital de Clínicas de Caracas, os funcionários foram solicitados a trabalhar em turnos duplos durante a noite para ajudar no atendimento aos feridos, disse um funcionário do local. As aulas foram canceladas pelo resto da semana, enquanto as autoridades começavam a avaliar os danos.

A infraestrutura petrolífera da Venezuela não pareceu ter sido afetada imediatamente pelos tremores. As autoridades de proteção civil em Maracaibo, perto do grande polo petrolífero do Lago Maracaibo, informaram que não houve registros de feridos, e um funcionário da refinaria El Palito, perto de Morón — o epicentro do terremoto —, afirmou que não houve danos no local.

A petrolífera britânica Shell, que está avaliando o desenvolvimento de campos de gás na Venezuela, informou que todos os seus funcionários no país foram localizados e não há feridos.

Uma fonte observou que uma interrupção prolongada no fornecimento de energia elétrica poderia afetar os níveis de produção de petróleo bruto até que o serviço seja restabelecido. O Ministério do Petróleo da Venezuela, a petrolífera estatal PDVSA e sua principal parceira estrangeira, a Chevron, não responderam imediatamente aos pedidos de comentários.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/08/2026

EUA TÊM APENAS UM PORTA-AVIÕES NO PACÍFICO NAS ÚLTIMAS 22 SEMANAS

O Japão, que tem os EUA como seu único aliado por tratado, preocupa-se com a diminuição do poderio militar americano no Pacífico

Por Nikkei Asia — Tóquio

USS George Washington — Foto: Divulgação



As Forças Armadas dos Estados Unidos têm mantido apenas um porta-aviões na região do Pacífico, em vez dos dois habituais, desde janeiro, antes da guerra com o Irã. Isso aumenta as preocupações sobre o equilíbrio de poder naval com a China, cuja frota cresce rapidamente.

Uma análise de informações de posicionamento do Instituto Naval dos Estados Unidos mostrou que dois ou mais porta-aviões americanos estiveram na área sob jurisdição do Comando do Pacífico dos Estados Unidos por apenas três semanas neste ano. Em comparação, no mesmo período

do ano passado, esse número chegou a 24 semanas.

O USS George Washington, estacionado em Yokosuka, Japão, tem sido o único porta-aviões americano na região desde janeiro. Esse período de 22 semanas é o mais longo desde 2021.

Após o ataque dos Estados Unidos ao Irã no fim de fevereiro, três dos sete porta-aviões americanos atualmente operacionais foram enviados para o Oriente Médio, o que evidenciou a dificuldade de equilibrar a guerra com as atividades em outras regiões, como o Leste Asiático.

Os porta-aviões, com sua flexibilidade, têm sido cruciais para o objetivo de Washington de manter sua capacidade de se envolver em dois conflitos simultaneamente. Os 11 porta-aviões da Marinha dos Estados Unidos representam aproximadamente metade do total global.

Nos últimos anos, considerando a ascensão da China e a possibilidade de uma contingência em relação a Taiwan, Washington manteve um porta-aviões com porto de origem na Costa Oeste dos Estados Unidos na região do Pacífico, além do que normalmente fica estacionado em Yokosuka. Isso criou oportunidades para que os porta-aviões navegassem juntos quase todos os anos desde 2016.

Dois porta-aviões realizaram exercícios conjuntos no Mar da China Meridional em 2022. Isso "destaca a capacidade da Marinha dos Estados Unidos de fornecer uma força marítima esmagadora, quando necessário, para apoiar uma região Indo-Pacífica livre e aberta", disse o Contra-Almirante Dan Martin, comandante de um dos grupos de ataque, na época.

A postura de dois porta-aviões deu a Washington mais opções caso um dos dois precisasse de manutenção, por exemplo. Dada a diferença de fuso horário no Oceano Pacífico, o estabelecimento de rotações permitiu que as forças respondessem imediatamente quando necessário.

Enquanto isso, a China tem fortalecido suas capacidades navais e expandido sua atividade no Pacífico. Em junho passado, ocorreu sua primeira operação confirmada com dois porta-aviões na mesma área, e seu terceiro porta-aviões, o Fujian, foi incorporado à frota em novembro.

O Japão, que tem os Estados Unidos como seu único aliado por tratado, preocupa-se com a diminuição do poderio militar americano no Pacífico. O país está buscando expandir a cooperação em defesa com outros parceiros que compartilham os mesmos ideais, com foco em países como Austrália, Nova Zelândia e Coreia do Sul.

Tóquio planeja revisar documentos de segurança importantes este ano, e o Partido Liberal Democrático, o partido no poder, apresentou recentemente recomendações políticas ao governo. À medida que o Japão aumenta seus gastos com defesa, deve transformar suas capacidades de defesa em cinco anos, afirmam as recomendações.

Observando um "vácuo" na segurança do Oceano Pacífico, o documento pediu preparação tanto em termos de organização quanto de material. O Japão poderia ser atacado pelo lado do Pacífico em caso de um conflito prolongado, alertou o documento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/08/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SAAM E SCHOTTEL FIRMAM PARCERIA PARA OTIMIZAR MANUTENÇÃO DE REBOCADORES

Da Redação Portos e logística 25/06/2026 - 18:50



A Saam e a Schottel firmaram um acordo para promover a melhoria contínua, elevar os padrões de serviço e fortalecer a disponibilidade operacional da frota de rebocadores da empresa de apoio portuário. Um dos principais focos da parceria é explorar soluções de manutenção preditiva para sistemas azimutais, incorporando ferramentas de monitoramento que ajudem a determinar o momento ideal para manutenção do equipamento.

Essa abordagem, já utilizada em indústrias como as de aviação e mineração, abre novas oportunidades para antecipar demandas de manutenção, gerenciar contingências não programadas e desenvolver estratégias para assegurar peças de reposição críticas, reduzir tempos de resposta e fortalecer a continuidade operacional. Outro resultado esperado é a otimização do custo total do armador (TCO, na sigla em inglês).

“O acordo permite avançar rumo a uma relação mais colaborativa e integrada com a Schottel, com um foco em melhoria contínua, na disponibilidade da nossa frota e na eficiência de nossos processos de

manutenção. Esse é um passo crucial para fortalecer a confiabilidade das nossas operações e o serviço que prestamos aos nossos clientes”, afirmou o gerente de operações e frota da Saam Towage, Alentué Pompei.

Como parte do acordo, a Schottel vai designar um gestor de frota para a coordenação do monitoramento das unidades, facilitando a troca de informações técnicas e apoio à criação de uma base de dados integrada dos equipamentos instalados na frota da Saam.

“Temos orgulho de apoiar a Saam nesta parceria estratégica, criando valor no longo prazo por meio de uma abordagem de manutenção mais integrada e com visão de futuro. Para alavancar a inovação e insights baseados em dados, apoiamos o desenvolvimento contínuo da frota de rebocadores da Saam equipados com Schottel”, disse o diretor geral da Schottel na Colômbia, Julio Carrasquilla.

Atualmente, aproximadamente 37% da frota de rebocadores azimutais da Saam é de equipamentos desse fornecedor. Recentemente, a Colômbia reforçou a capacidade de fornecimento técnico e de serviços na região com a abertura de uma oficina em Cartagena, na Colômbia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2026

INVESTIMENTOS FEDERAIS EM INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA CRESCEM 75,9% E TRANSPORTE DE CARGAS SUPERA 322 MILHÕES DE TONELADAS



Os investimentos federais em infraestrutura aquaviária cresceram 75,9% em 2025, enquanto a movimentação de cargas nesse modo de transporte superou 322 milhões de toneladas, segundo a edição mais recente do boletim Panorama Transportes, elaborado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), da Infra S.A. O estudo consolida dados de 2025 e mostra avanço simultâneo em obras, concessões e desempenho operacional do setor aquaviário brasileiro.

De acordo com o Panorama Transportes, o transporte aquaviário voltado ao comércio exterior ultrapassou 1 bilhão de toneladas movimentadas em 2025, o que representa alta de 5,3% em relação a 2024. Considerando o conjunto do setor aquaviário, que inclui longo curso, cabotagem e navegação interior, o volume total chegou a cerca de 1,4 bilhão de toneladas, com a navegação de longo curso respondendo por 1,01 bilhão de toneladas, a cabotagem por 303,7 milhões de toneladas e a navegação interior por 91,3 milhões de toneladas.

O boletim destaca que a alta de 19,7% na navegação interior em 2025 foi um dos destaques do ano, refletindo tanto a recuperação de hidrovias estratégicas quanto o reforço de investimentos em dragagem, balizamento e melhoria de infraestrutura em terminais fluviais. Já na cabotagem, a expansão de 3,4% está associada ao incremento de fluxos de contêineres, graneis líquidos e cargas de projeto na costa brasileira, em linha com a política federal de incentivo ao uso do modal.

No campo dos investimentos públicos, a Infra S.A. aponta que os aportes federais em infraestrutura aquaviária – incluindo obras em hidrovias, eclusas, sinalização e terminais públicos – avançaram 75,9% na comparação com o ano anterior. Esses recursos somam-se à carteira de cerca de R\$ 30 bilhões em concessões e arrendamentos portuários e hidroviários prevista pelo Ministério de Portos e Aeroportos até 2026, que busca ampliar a capacidade e a eficiência da rede logística aquaviária.

O crescimento consistente da movimentação de cargas, combinado ao aumento do investimento federal, é apresentado pelo Panorama Transportes como indicativo de maior relevância do modal aquaviário para o escoamento do comércio exterior e para a integração logística interna. Segundo o boletim, a tendência é que, mantido o ritmo atual de obras e concessões, o setor consolide novos

recordes de movimentação até o fim da década, em especial na navegação de longo curso e na cabotagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2026

RELATÓRIO VERIFICA QUASE 1.500 CONTÊINERES PERDIDOS EM ALTO-MAR EM 2025

Da Redação Navegação 25/06/2026 - 13:20



Dado representa 0,0005% do volume total de equipamentos transportados globalmente no período, segundo publicação anual do WSC

Um relatório do World Shipping Council (WSC) verificou que, aproximadamente 1.478 contêineres foram perdidos no mar em 2025. Essa estimativa representa o equivalente a 0,0005% do volume total de equipamentos transportados globalmente no período. O dado representa um aumento em relação aos 576 contêineres perdidos em 2024 e está acima da média dos últimos três anos. De acordo com o Conselho Mundial da

Navegação, esse acréscimo foi fortemente influenciado por diversos incidentes isolados, porém significativos, com a perda de uma grande embarcação, que resultou na perda de 640 contêineres, ou aproximadamente 43% do total de equipamentos perdidos durante o ano de 2025.

O relatório identifica condições meteorológicas e oceânicas adversas, particularmente no Atlântico Norte e no Pacífico Norte, assim como os incidentes relacionados a incêndios, como fatores chave para perdas de contêineres. A publicação mostra ainda que 128 contêineres foram recuperados em 2025, o maior número de recuperações registrado desde 2023, quando a WSC começou a coletar esse tipo de dado. Os levantamentos de contêineres perdidos são apurados pelo WSC desde 2011, contabilizando as perdas a partir de 2008.

Desde 1º de janeiro de 2026, entraram em vigor novas regras internacionais para a notificação das perdas, com emendas à Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar exigindo que todos os contêineres perdidos ou observados à deriva no mar sejam informados. Os estados de bandeira também devem reportar o número de contêineres perdidos no mar à Organização Marítima Internacional (IMO). Os estados de bandeira também devem informar à agência da ONU o número de contêineres perdidos no mar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2026

EM SC, LULA PARTICIPARÁ DO LANÇAMENTO DE FRAGATA E VISITARÁ OBRAS NO DETROIT

Por Danilo Oliveira Indústria naval 25/06/2026 - 11:47



Agenda do presidente em Itajaí, nesta sexta-feira (26), inclui participação no batismo da fragata 'Cunha Moreira' no TKMS Brasil Sul. À tarde, está prevista visita às obras de construção dos barcos de apoio da Starnav no estaleiro do grupo chileno

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, viajará para Itajaí (SC), onde visitará, nesta sexta-feira (26), estaleiros da região que estão em construção encomendas da Marinha do Brasil e barcos de apoio que prestarão serviços para a Petrobras. O primeiro

compromisso será a cerimônia de lançamento e batismo da fragata Cunha Moreira, no estaleiro Thyssenkrupp (TKMS Brasil Sul), que será realizada de manhã. À tarde, Lula vai ao estaleiro Detroit Brasil, onde visitará as obras das embarcações offshore da Starnav que vão operar para a Petrobras. A agenda do presidente foi confirmada na manhã desta quinta-feira (25).

A fragata Cunha Moreira (F202) é o terceiro navio da Classe Tamandaré, no TKMS Estaleiro Brasil Sul. A embarcação totalmente construída no Brasil conta com mão de obra local e transferência de tecnologia alemã. A Marinha enxerga o Programa Fragatas Classe Tamandaré (PFCT) como um dos mais importantes programas de desenvolvimento tecnológico e fortalecimento da Base Industrial de Defesa (BID) do país.

O projeto promove a absorção de conhecimento estratégico, a qualificação profissional e o fortalecimento da indústria naval brasileira, com impactos positivos sobre inovação, geração de empregos e competitividade da economia nacional. A Marinha ressaltou que as fragatas são essenciais para o monitoramento e controle do espaço marítimo, para a defesa das ilhas oceânicas, para a proteção de estruturas críticas e para a salvaguarda das comunicações marítimas de interesse nacional.

A força naval destacou que a Cunha Moreira terá papel importante na proteção da Amazônia Azul, ao lado dos outros dois navios da classe: a fragata Tamandaré (F200), incorporada à esquadra em abril; e a fragata Jerônimo de Albuquerque (F201), que iniciará os testes de aceitação no mar em breve.

Apoio offshore

O estaleiro Detroit Brasil integra projetos financiados pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM). De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), gestor do FMM, Santa Catarina possui uma carteira de construção importante no segmento de apoio marítimo, sendo 10 embarcações em Itajaí e outras 6 em Navegantes.

A carteira de projetos em Santa Catarina tem 6 PSVs (transporte de suprimentos) e 4 OSRVs (combate ao derramamento de óleo) em construção no Detroit, em Itajaí, além de 6 PSVs no Navship, em Navegantes. De acordo com a Petrobras, mais de dois mil profissionais já estão diretamente mobilizados nos dois estaleiros para as obras.

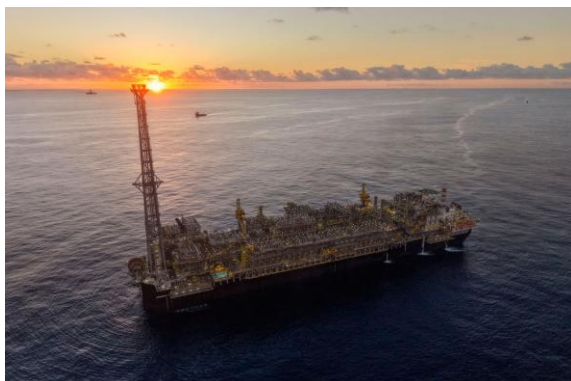
As embarcações integram o programa Mar Aberto, voltado à renovação e ampliação da frota do Sistema Petrobras. A iniciativa, segundo a Petrobras, desempenha papel estratégico na logística das operações e no fortalecimento da indústria naval brasileira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2026

CAMPO DE BÚZIOS BATE NOVO RECORDE E ATINGE 1,1 MILHÃO DE BARRIS POR DIA

Da Redação Offshore 25/06/2026 - 10:23



O campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, voltou a superar sua própria marca histórica e alcançou produção diária de 1,1 milhão de barris de petróleo por dia (bpd). O volume ultrapassa o recorde anterior, de 1 milhão de bpd, registrado em outubro de 2025, e consolida o ativo como principal campo produtor do país em águas profundas e ultraprofundas.

O novo patamar foi atingido em 23 de junho, somando a produção das unidades já em operação no campo. Búzios conta hoje com plataformas do tipo FPSO e unidades fixas que vêm entrando em operação em ritmo

acelerado desde 2018, com sucessivas rampas de produção acima das capacidades inicialmente previstas em alguns sistemas.

O campo já havia se consolidado como referência na carteira da companhia ao alcançar, em 2025, a marca de 1 milhão de bpd, ultrapassando Tupi como maior produtor individual da Petrobras. Em paralelo, dados da Pré-Sal Petróleo (PPSA) indicam que Búzios também se destacou em termos de produção acumulada: em 2024, o campo já havia atingido 1 bilhão de barris de óleo produzidos desde o início da operação, com projeções de capacidade total próxima de 2 milhões de bpd até 2030 com a entrada de novos sistemas.

O avanço em Búzios tem impacto direto na oferta brasileira de petróleo no mercado internacional. Estudo recente da Bloomberg Línea destacou que o aumento da produção no campo ajudou a colocar o Brasil entre os países que mais elevaram a oferta fora da Opep no último ano, atrás apenas dos Estados Unidos, em um contexto de preços pressionados e busca por maior eficiência operacional nos projetos offshore.

Para a cadeia de suprimentos ligada à exploração e produção no pré-sal, a nova marca reforça a demanda por serviços de engenharia submarina, construção de poços, logística de apoio e escoamento de óleo e gás na Bacia de Santos. A continuidade do plano de instalação de novas unidades em Búzios até o fim da década deverá manter o campo como um dos principais vetores de contratação de embarcações de apoio, sistemas submarinos e soluções de processamento de alta capacidade na costa brasileira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2026

FÁBIO LAVOR E CLÁUDIO LOUREIRO - TRANSIÇÃO NO CENTRONAVE

Executivos 25/06/2026 - 10:50



Fábio Lavor Teixeira assumiu a diretoria executiva do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave). Cláudio Loureiro de Souza, que por 15 anos esteve à frente da associação neste mesmo cargo, passa a atuar como conselheiro da associação, que reúne as principais empresas de navegação de longo curso atuantes no comércio exterior brasileiro. O Centronave informou que a nova etapa da trajetória institucional faz parte de um processo sucessório que vinha sendo planejado nos últimos meses e alinhado às melhores práticas de governança.

Lavor foi secretário-executivo adjunto do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e ingressou no Centronave em 2025 como superintendente de relações institucionais em Brasília. "Recebo essa

responsabilidade com grande senso de compromisso e respeito à trajetória construída pelo Centronave e por seus associados. Nosso objetivo é fortalecer a interlocução institucional, contribuindo para o aprimoramento dos debates para formulação de políticas públicas e para o avanço de um ambiente em que a regulação e a realidade operacional estejam cada vez mais alinhadas”, declarou Lavor.

Em nota, o Centronave destacou que a transição marca um ciclo de quase 15 anos de liderança de Loureiro, que deixa como legado uma associação estruturada, com maior capacidade de representação institucional, presença ampliada junto aos centros decisórios do país e atuação consolidada na defesa dos interesses da navegação de longo curso. A associação avalia que, nesse período, o setor enfrentou um contexto marcado por consolidações empresariais, fusões, aquisições, mudanças regulatórias, transformações operacionais e crises globais que impactaram diretamente as cadeias de suprimentos e o comércio internacional.

O presidente do conselho do Centronave, Elber Justo, afirmou que a transição reflete a maturidade da associação e o compromisso com o avanço do setor. “O Claudio desempenhou papel fundamental na modernização e no fortalecimento do Centronave ao longo dos últimos 15 anos, e continuará emprestando o conhecimento acumulado agora como conselheiro. A eleição do Lavor combina renovação, experiência e visão estratégica para os desafios futuros”, resumiu Justo.

De acordo com o Centronave, a nomeação de Lavor em 2025 como superintendente de relações institucionais está inserida em um contexto de crescimento das demandas legislativas e regulatórias, aliado aos crescentes desafios da infraestrutura nacional, o que requer um aumento da representação institucional junto aos poderes executivo e legislativo. A escolha, segundo a associação, levou em conta a experiência do executivo no setor público, somada ao trabalho desenvolvido no Centronave.

Lavor é graduado em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Ceará - UFC com mais de 20 anos de experiência nos setores público e privado, mestrado pela Universidade de São Paulo (USP) e MBA em Engenharia e Gestão Portuária pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Atuou por mais de 15 anos no Governo Federal tendo exercido diversos cargos de liderança, tais como secretário executivo adjunto do Ministério de Portos e Aeroportos e secretário de políticas portuárias, dentre outros; além de ter sido presidente dos conselhos de administração da Autoridade Portuária de Santos (APS), Companhia Docas do Rio de Janeiro (Portos Rio), Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) e Companhia Docas do Ceará (CDC).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2026

FUSÃO ENTRE SUBSEA7 E SAIPEM RECEBE AVAL DO CADE SEM RESTRIÇÕES

Da Redação Offshore 25/06/2026 - 16:00



A Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou, sem imposição de remédios, a fusão entre as empresas de engenharia offshore Subsea7 e Saipem, que dará origem ao grupo Saipem7. A decisão, divulgada em 23 de junho, elimina o principal obstáculo regulatório para o negócio em um dos mercados mais relevantes para atividades de instalação submarina em águas profundas, embora ainda caiba recurso de terceiros ao próprio Cade.

No parecer, a Superintendência-Geral concluiu que a combinação dos ativos das duas contratadas não gera concentração considerada preocupante nos principais segmentos analisados, em especial na prestação de serviços de engenharia, aquisição, construção e instalação (EPCI) em ambientes offshore. O órgão avaliou que permanecem alternativas de fornecedores globais e regionais capazes de disputar projetos de grande porte, ainda que Subsea7 e Saipem estejam entre os maiores players mundiais nesse tipo de operação.

A aprovação no Brasil ocorre em um contexto de forte contestação por parte de grandes companhias de petróleo com atuação no país, como ExxonMobil, Petrobras e TotalEnergies, que manifestaram preocupação com eventual poder de mercado da nova empresa, batizada de Saipem7. Em manifestações encaminhadas ao Cade, esses grupos argumentaram que a fusão poderia reduzir a concorrência em contratos de serviços submarinos, com risco de aumento de custos e de maior pressão por contratos de longo prazo em regime de exclusividade.

Apesar dessas objeções, o Cade decidiu autorizar o negócio sem exigir desinvestimentos, restrições de participação em licitações específicas ou outras medidas de mitigação concorrencial. A autarquia ressaltou que a operação ainda pode ser levada ao Tribunal do Cade por meio de recurso de terceiros interessados, o que abriria nova etapa de análise, mas o aval da Superintendência-Geral é visto por analistas como o “principal passo” para a consumação da fusão.

Relatórios de mercado indicam que o Brasil era considerado o “maior risco regulatório” para a operação, dado o peso do país no portfólio offshore das duas contratadas e a concentração de projetos em águas profundas e ultraprofundas. Com a aprovação sem condicionantes, casas de análise como Morgan Stanley passaram a tratar a remoção dessa incerteza como fator relevante para a precificação das ações de Subsea7 e Saipem, apontando que o processo tende a avançar para conclusão até o fim de 2026, ainda sujeito a eventuais recursos.

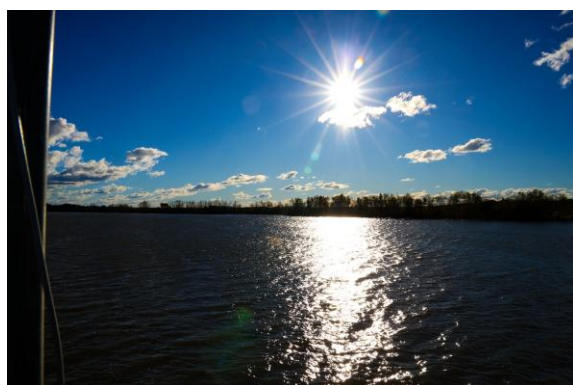
Para o segmento de engenharia submarina e construção offshore, a criação de um grupo integrado com a escala combinada de Subsea7 e Saipem reforça o peso de grandes contratadas na negociação de pacotes EPCI de alto valor, em especial em projetos de águas profundas. Ao mesmo tempo, a manutenção de players concorrentes e a possibilidade de apelação no Cade mantêm em aberto o debate sobre como essa consolidação afetará a dinâmica de concorrência em futuras licitações ligadas ao desenvolvimento de campos de petróleo e gás.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2026

GOVERNO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA PROJETOS DA HIDROVIA LAGOA MIRIM

Por Danilo Oliveira Navegação 24/06/2026 - 22:18



Na última semana, Antaq autorizou abertura da consulta pública para primeira concessão hidroviária integrada do país, que reunirá portos, canais e hidrovias no modelo de gestão

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) assinou a ordem de serviço para elaboração dos projetos de sinalização e execução da dragagem de manutenção da hidrovia da Lagoa Mirim. A cerimônia ocorreu, na última terça-feira (23), em General Câmara (RS). Na última semana, havia sido autorizada a 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 de gestão integrada da infraestrutura aquaviária.

‘Saip Sul-Mirim’, considerada a primeira concessão hidroviária integrada do Brasil, 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, segundo o MPor, é garantir mais previsibilidade para a navegação, manutenção permanente dos canais e mais segurança operacional para usuários do sistema.



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. O prazo da futura concessionária será de 25 anos, prorrogável até 70 anos.

Na última sexta-feira (19), a diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou, em caráter ad referendum, a abertura de audiência e consulta públicas para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização da licitação para a concessão do Saip Sul-Mirim. Em sua deliberação, o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, determinou o encaminhamento dos autos à Secretaria Especial de Licitações e Concessões (SELC).

A decisão, publicada no Diário Oficial da União da última terça-feira (23), tem vigência imediata, a partir da sua assinatura. O sistema integrado compreende as infraestruturas de acesso aquaviário aos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, bem como trechos da hidrovía da Lagoa dos Patos, do Lago Guaíba e dos rios Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí, atualmente sob gestão da Portos RS — autoridade portuária dos portos do Rio Grande do Sul S.A. A consulta pública ficará aberta entre 1º de julho e 15 de agosto de 2026.

Dragagem

A contratação, assinada em General Câmara, abrange a elaboração dos projetos executivos, a execução da dragagem de manutenção e a implantação e manutenção da sinalização náutica do canal navegável. Os investimentos previstos são de R\$ 57,9 milhões, sendo R\$ 6,7 milhões para a supervisão das obras. O ministério informou que 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. Segundo o ministério, 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.

“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 o ministro de portos e aeroportos, Tomé Franca.

O MPor ressaltou que os estudos de viabilidade apontam que 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.

Franca defendeu que 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.

PORTOSRIO E CTB-RJ FIRMAM MEMORANDO PARA IMPULSIONAR ECONOMIA DO MAR NO RIO DE JANEIRO

Da Redação Portos e logística 24/06/2026 - 18:23



A PortosRio e a Secretaria de Economia do Mar da Câmara de Transportes e Bens do Rio de Janeiro (CTB-RJ) assinaram nesta terça-feira (24), no Porto de Itaguaí, um Memorando de Entendimento voltado à promoção do diálogo social e ao desenvolvimento da Economia do Mar no estado do Rio de Janeiro. O acordo prevê ações conjuntas para fortalecer a competitividade dos portos públicos fluminenses e integrar agendas de logística, indústria, serviços e inovação ligados às atividades marítimas.

Segundo a PortosRio, a aproximação institucional com a CTB-RJ busca alinhar iniciativas de planejamento e investimentos em infraestrutura portuária com políticas de desenvolvimento econômico regional, incluindo qualificação de mão de obra e atração de novos empreendimentos ligados à cadeia da Economia do Mar. A estatal é responsável pela gestão dos portos públicos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, que juntos movimentam cargas como minério de ferro, contêineres, grãos líquidos e carga geral, além de operações de apoio marítimo e offshore.

O memorando também estabelece a criação de canais permanentes de diálogo com representantes do setor produtivo e de trabalhadores, com o objetivo de discutir desafios regulatórios, logísticos e ambientais que impactam a competitividade dos portos fluminenses e da navegação de apoio. A expectativa das instituições signatárias é que a cooperação contribua para estruturar projetos integrados de médio e longo prazo, ampliando a participação dos portos do estado nas cadeias nacionais e internacionais de comércio marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/08/2026

PORTOCEL ALCANÇA 50 MIL CARROS MOVIMENTADOS EM 2026

Da Redação Portos e logística 24/06/2026 - 17:11



A Portocel recebeu no último fim de semana sua primeira operação da montadora chinesa GWM, com o desembarque de 4.300 veículos transportados pelo navio Gold Kochav, um porta-veículos que opera sob bandeira do Panamá. No primeiro semestre de 2026, o terminal de Aracruz (ES) movimentou 50 mil veículos, o dobro das 25 mil unidades registradas ao longo de todo o ano anterior. O mês de junho concentra cerca de 30% das operações realizadas neste ano.

A operação de desembarque, iniciada no último sábado (20), foi concluída na terça-feira (23). Após o desembarque, os veículos são encaminhados para os pátios aduaneiros de Cariacica, onde passam pelo processo de aclimação antes de seguirem para os mercados de destino. A GWM se prepara para instalar uma unidade industrial em Aracruz, fortalecendo a relação entre a infraestrutura logística da região e os investimentos da cadeia automotiva.

A Portocel destacou que a movimentação ocorre em um momento de forte expansão das operações automotivas no terminal e contribui para consolidar a estratégia de diversificação de cargas da empresa. Segundo a operadora, o avanço da movimentação acompanha a crescente presença de veículos híbridos ou eletrificados no mercado brasileiro e demonstra o potencial do terminal para



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 106/2026
Página 85 de 85
Data: 25/06/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

atender novas demandas logísticas, ampliando sua participação em segmentos além das cargas tradicionalmente movimentadas.

“Estamos preparados para diversificar cada vez mais nossas atividades. A operação com veículos tem apresentado resultados muito positivos e reforça nossa capacidade de atender novos mercados, fortalecendo o papel da Portocel como plataforma logística multipropósito”, destacou Julio César Lourenço, coordenador da área comercial & novos negócios da Portocel.

Ele acrescentou que a expansão da carteira de cargas também inclui o setor de rochas ornamentais. Em 2025, a Portocel movimentou 250,3 mil toneladas de blocos de granito e a expectativa é alcançar 300 mil toneladas até o final deste ano, ampliando a participação desse segmento nas operações do terminal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/08/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

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

Fonte : InforMS

Data: 25/06/2026