

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 108/2026
Data: 29/06/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
DEMOCRACIA ENFRENTA 'MAL-ESTAR' E IMPÕE DESAFIOS À INFRAESTRUTURA E AO CRESCIMENTO DO BRASIL.....	4
PRATICAGEM DE SÃO PAULO FAZ 93 ANOS E DESTACA AVANÇOS TECNOLÓGICOS NA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO EM SANTOS	
SÃO SEBASTIÃO	6
GILMARA TEMÓTEO DESTACA LIDERANÇA FEMININA E DIVERSIDADE NO SETOR PORTUÁRIO	7
ARTIGO: O PORTO QUE MORA DENTRO DE NOSSAS CASAS	9
NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS DE SANTOS TERÁ ARMAZÉM DE APOIO NO PARQUE VALONGO, NO LITORAL DE SÃO PAULO	11
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO.....	12
ANEEL CONCLUI TARIFAS DE TRANSMISSÃO E NE SAI FAVORECIDO NO CICLO 2026/2027	12
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	14
PRORROGADO O PRAZO DA CONSULTA SOBRE A CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	14
SUDESTE ULTRAPASSA PELA PRIMEIRA VEZ 26 MILHÕES DE PASSAGEIROS E CONSOLIDA LIDERANÇA DA AVIAÇÃO BRASILEIRA	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	16
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES INICIA NOVA ETAPA DAS OBRAS DO ARCO METROPOLITANO DE MACEIÓ	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	17
EDITORIAL – UM GARGALO QUE MERECE MAIOR ATENÇÃO	17
INSIGHT- LOGÍSTICA - DA CRISE DE 2008 AO SANTOS 10: O VERDADEIRO DEBATE SOBRE A VERTICALIZAÇÃO PORTUÁRIA	19
POLÍTICA - PAUTAS-BOMBA SÃO INADMINISTRÁVEIS, DIZ MINISTRO	21
NACIONAL - HUB – CURTAS - CGU APONTA FALHAS RECORRENTES NA FISCALIZAÇÃO DA ANTT	22
<i>Deficiências na ANTT.....</i>	<i>22</i>
<i>Falhas em inspeções.....</i>	<i>22</i>
<i>ANTT responde</i>	<i>22</i>
<i>Problema antigo.....</i>	<i>22</i>
<i>Expansão aérea.....</i>	<i>23</i>
<i>30 anos</i>	<i>23</i>
POLÍTICA - GOVERNO E CÂMARA VÃO DISCUTIR AMPLIAÇÃO DO SIMPLES NACIONAL	23
POLÍTICA - BOULOS QUESTIONA ATUAÇÃO DE ALCOLUMBRE	24
POLÍTICA – FLÁVIO BOLSONARO DIZ QUE BRIGA COM MICHELLE É ‘PÁGINA VIRADA’	24
TRANSPORTES - PORTOS - TECON SANTOS 10 DEVE IR A LEILÃO APÓS AS ELEIÇÕES, DIZ POMINI	26
TRANSPORTES - PORTOS - EQUIPE DO PORTO DE SANTOS REALIZA INTERCÂMBIO TÉCNICO NOS PORTOS DA BAHIA	27
TRANSPORTES - PORTOS - ENGENHEIROS DO PARANÁ VISITAM OBRAS DO MOEGÃO EM PARANAGUÁ.....	28
TRANSPORTES - PORTOS - PORTOS GAÚCHOS REGISTRAM MAIOR MOVIMENTAÇÃO PARA JANEIRO A MAIO DESDE 2016 ...	29
TRANSPORTES – NAVEGAÇÃO - ABAC E FEMAR FIRMAM PARCERIA PARA FORMAR OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE ...	30
TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - PORTOS INTELIGENTES E O FUTURO DA LOGÍSTICA GLOBAL	31
TRANSPORTES - RODOVIAS - ARCO METROPOLITANO DE MACEIÓ INICIA INSTALAÇÃO DE VIGAS DE VIADUTO	32
PETRÓLEO E GÁS - ANP DIVULGA EMPRESAS HABILITADAS PARA LEILÕES DE PETRÓLEO E GÁS	34
PETRÓLEO E GÁS - ANP DIVULGA EMPRESAS HABILITADAS PARA LEILÕES DE PETRÓLEO E GÁS	34
PETRÓLEO E GÁS - LULA DEFENDE PARTICIPAÇÃO NA PETROBRAS	35
ENERGIA - ANEEL DESTINARÁ ATÉ R\$ 5,6 BI PARA DAR ALÍVIO NA CONTA DE LUZ	36
ENERGIA - AGÊNCIA MANTÉM BANDEIRA AMARELA	37
BE JOB – OPINIÃO – GESTÃO - A HORA ERRADA DA PESSOA CERTA.....	37
FINANÇAS - STABLECOINS AMEÇAM INTEGRIDADE FINANCEIRA, DIZ ESTUDO DO BIS.....	40
FINANÇAS - PIX LIDERA PAGAMENTO EM MEIOS DIGITAIS	41
JUSTIÇA - BOLSONARO NEGA ‘FALTA GRAVE’ E PEDE MANUTENÇÃO DA DOMICILIAR	41
JUSTIÇA - PENDURICALHOS: STF DEVE ALIVIAR LIMITE	42
INTERNACIONAL - GOVERNO RESGATA 13 BRASILEIROS NA VENEZUELA APÓS TERREMOTOS	43
INTERNACIONAL - NETANYAHU VAI ENVIAR COMITIVA AOS EUA.....	44
JORNAL O GLOBO – RJ.....	45
GOVERNO ENVIA AO CONGRESSO PROJETO QUE AMPLIA LIMITE DE FATURAMENTO DO MEI PARA R\$ 140 MIL.....	45
'BOOM' DE PAINÉIS SOLARES COLOCA REDE ELÉTRICA DO BRASIL À PROVA NA COPA	46



GOVERNO TEM DÉFICIT DE R\$ 53 BILHÕES EM MAIO, APONTA TESOUREIRO NACIONAL	48
QUEDA DO PETRÓLEO E BOAS SAFRAS DERRUBAM IGP-M, MAS EL NIÑO AMEAÇA ALÍVIO	48

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

49

PLANO SAFRA 2026/27 VAI TER MAIS RECURSOS, MAS ABAIXO DO VALOR PEDIDO PELO SETOR; VEJA NÚMEROS	49
COSAN CONTRATA BTG PARA AVALIAR ALTERNATIVAS PARA RUMO EM BUSCA DE REDUÇÃO DO ENDIVIDAMENTO	52
RAÍZEN: DÍVIDA LÍQUIDA AVANÇA 69,9% EM UM ANO E ATINGE R\$ 58,2 BI.....	54
OPINIÃO - NOVO TARIFAÇÃO A IMPORTADOS PELOS EUA EXIGE RESILIÊNCIA E ASSUME PRIORIDADE NA PAUTA BRASILEIRA .	55

VALOR ECONÔMICO (SP).....

56

INVESTIMENTOS AUMENTAM A CAPACIDADE PORTUÁRIA NO NE	56
NORDESTE AVANÇA EM RITMO ACELERADO COM BOOM DE INVESTIMENTOS E INFRAESTRUTURA	58
ESTADOS NORDESTINOS TÊM OPORTUNIDADES E CRESCIMENTO DISTINTOS	60
PETRÓLEO SOBE APESAR DE TRÉGUA ENTRE ESTADOS UNIDOS E IRÃ	61
INVESTIMENTOS AUMENTAM A CAPACIDADE PORTUÁRIA NO NE	62
GOVERNO PLANEJA CINCO CONCESSÕES NO NORDESTE	64

PORTAL PORTOS E NAVIOS.....

65

'MAR ABERTO' JÁ TEM 82 EMBARCAÇÕES CONTRATADAS, DIZ MAGDA CHAMBRIARD	65
PSV HÍBRIDO CONSTRUÍDO NO DETROIT BRASIL É CONCLUÍDO COM 2 ANOS DE ANTECEDÊNCIA	66
ANTAQ ESTENDE PRAZO DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS	67
CAMPO DE BÚZIOS ATINGE NOVO RECORDE E PASSA DE 1,2 MILHÃO DE BARRIS POR DIA	68
CONDIÇÕES CLIMÁTICAS FAVORECEM DESENVOLVIMENTO DAS LAVOURAS DE TRIGO, AVALIA CONAB	68
VLI ANUNCIA PLANO DE SUCESSÃO DO CEO	69
ANP APROVA INDICAÇÃO DE 86 BLOCOS NA MARGEM EQUATORIAL PARA FUTUROS CICLOS DA OFERTA PERMANENTE	70
APS ENTREGA 3ª FASE DO PARQUE VALONGO, NO PORTO DE SANTOS.....	71
MODEC E ELD ENERGY ASSINAM PARCERIA PARA SISTEMA INTEGRADO À CAPTURA DE CARBONO PARA FUTUROS FPSOs COM EMISSÃO ZERO	71
PETROBRAS PREVÊ R\$ 12 BILHÕES DE INVESTIMENTOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL EM SC	72
SPE ÁGUAS AZUIS LANÇA 3ª FRAGATA DA CLASSE TAMANDARÉ	73
FEMAR, ABAC E SYNDARMA FORMALIZAM PARCERIA PARA AMPLIAR FORMAÇÃO DE OFICIAIS MERCANTES.....	74

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....

76

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM.....	76
---	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DEMOCRACIA ENFRENTA 'MAL-ESTAR' E IMPÕE DESAFIOS À INFRAESTRUTURA E AO CRESCIMENTO DO BRASIL

Cientista político analisa impactos da polarização, da judicialização e da dificuldade de consenso sobre investimentos de longo prazo no País

Por Maurício Martins 28 de junho de 2026



“Os problemas exigem decisões difíceis e reformas de longo prazo”, diz especialista (Vanessa Rodrigues/AT)

A democracia vive um período de profundas transformações impulsionadas pela revolução tecnológica, pela polarização política e pela crescente dificuldade de construção de consensos. Esse cenário, definido pelo cientista político Fernando Schüller como um “mal-estar da democracia”, foi tema da palestra ministrada por ele na última terça-feira durante a Confraria do Porto, promovida pelo Grupo Tribuna, na

Pizzaria Di Casabona, em Santos. Doutor em Filosofia e mestre em Ciência Política, Schüller é professor e pesquisador do Insper, em São Paulo. Em entrevista à Tribuna, ele analisou os efeitos desse novo ambiente democrático sobre a política brasileira e os impactos para os investimentos em infraestrutura e para a competitividade do País.

Sobre o tema da sua palestra, como você resumiria esse mal-estar da democracia?

O Brasil e as democracias passaram por uma revolução tecnológica, que afetou tanto a vida econômica quanto a política. Tivemos a entrada de bilhões de pessoas na arena política. A democracia se tornou muito mais barulhenta e também muito mais diversa em termos de visões de mundo. Essa ampliação da diversidade, do pluralismo e das divisões leva a um conflito permanente. É o que chamamos de radicalismo difuso na sociedade e que leva inclusive a um desejo maior de controle. Então temos uma democracia mais conflitiva e uma dificuldade crescente para formar consensos.

E como essa dificuldade afeta o funcionamento das instituições?

Antes o País definia uma agenda para que o Congresso Nacional tomasse decisões. Hoje, muitas vezes, o que se vê é o Judiciário tomando decisões, por causa da dificuldade de se tomar decisões pelo Legislativo. É um fato da democracia contemporânea, que não acontece apenas no Brasil. Esse novo ambiente digital fez surgir características completamente diferentes na democracia, que exigem novos modelos de governança e novas reformas institucionais em países como o Brasil.

Mas você diria que o principal sintoma desse mal-estar é a radicalização?

Existem vários elementos. O primeiro é essa radicalização difusa. Há também a polarização política e uma extrema dificuldade de comunicação. A política é feita de dissenso e de consenso. Ela depende de um equilíbrio entre conflito e acordo. Quando a democracia se torna excessivamente polarizada, passa a existir uma enorme dificuldade para formar consensos. O Brasil é um país que demanda aprovação de reformas importantes. Precisamos crescer em produtividade, modernizar a regulação da economia e resolver o problema fiscal. Mas a tentação de aprovar medidas populistas, tanto pelo Executivo quanto pelo Congresso, acaba sendo muito maior do que a disposição para aprovar reformas difíceis. Medidas populistas são muito mais fáceis de aprovar. Já as reformas estruturais geram custos políticos e dificilmente produzem consenso imediato.

As redes sociais também influenciam esse processo?

Conversei recentemente com diversos parlamentares que eram contrários ao aumento da carga tributária, mas acabaram votando favoravelmente porque temiam a reação das redes sociais. Eles temiam o cancelamento, a pressão organizada e o custo político de defender uma posição considerada responsável do ponto de vista fiscal ou de se opor a medidas populistas. Numa sociedade conflitiva, com enorme dificuldade para construir consensos sobre questões estruturais, torna-se muito mais fácil aprovar benefícios imediatos do que reformas que exigem sacrifícios no presente para produzir resultados no futuro.



“O País está ficando para trás em termos de produtividade e competitividade. Isso deveria nos alertar para mais reformas econômicas difíceis”, diz Fernando (Fernanda Rodrigues/AT)

Os empresários do setor portuário costumam dizer que o Brasil não tem um planejamento de Estado. Ou seja, muda o governo, muda tudo. Essa instabilidade política afeta a capacidade do Brasil de planejar obras de longo prazo?

É evidente. O Brasil é um país ambivalente, com níveis de excelência e zonas de atraso. Vem dando certo, de maneira geral, os modelos de concessões e parcerias público-privadas (PPPs). Existem projetos bons e outros nem tanto, mas, de forma geral, o Brasil possui hoje o melhor marco regulatório da América Latina. É um marco relativamente estável, oferece segurança jurídica para quem investe. Os contratos são longos, chegam a 35 anos e, portanto, ultrapassam governos. Além disso, o Brasil utiliza mecanismos como fundos garantidores, que oferecem previsibilidade e credibilidade para investimentos, e abriu espaço para o mercado e para a competição.

Então esse seria o modelo ideal para a infraestrutura?

Sim. O segredo de uma boa governança, especialmente na infraestrutura, é competição aberta, regras estáveis e visão de longo prazo. O investimento não pode depender das oscilações políticas de cada eleição. O túnel Santos-Guarujá é hoje o maior exemplo aqui na Baixada Santista. É um empreendimento internacional, com investimento privado muito forte. Que empresa faria um investimento desse porte se não houvesse confiança na segurança jurídica? Acho que nesse ponto é possível enxergar uma luz no fim do túnel. Agora, dito isso, ainda há muita lentidão.

Por que essa lentidão persiste?

Existe um livro de que gosto muito, Breakneck, de Dan Wang, que compara os Estados Unidos com a China. No fundo, ele compara uma autocracia de mercado, como a China, com uma democracia liberal, como os Estados Unidos, mas também serve para o Brasil. O autor chama a China de sociedade dos engenheiros. Lá, as decisões são tomadas rapidamente, constroem enormes obras de infraestrutura muito rapidamente. Já nas democracias, como os Estados Unidos, existe uma estrutura legislativa, um intenso debate público, grupos ambientais, sindicatos, diferentes grupos de pressão, diferentes ideologias e uma enorme judicialização. Ele chama esse modelo de a sociedade dos advogados. Há muita judicialização e um enorme poder de veto. Assim, uma obra que na China leva dois ou três anos para ficar pronta, nos Estados Unidos leva vinte anos. Isso acaba gerando uma vantagem competitiva para a China. Os países que conseguirem simplificar regras, oferecer estabilidade jurídica e criar um ambiente amigável para investimentos serão os ganhadores.

Não é o caso do Brasil...

Temos uma legislação positiva na área das concessões e das PPPs, mas ficamos muito por aí. Temos uma carga tributária muito elevada. Ainda existem muitas dúvidas sobre a implementação da reforma tributária. A isso se soma toda a discussão sobre liberdade econômica e legislação trabalhista. O Brasil deveria estar discutindo segurança jurídica, mas estamos debatendo redução da jornada de trabalho.

No Brasil, empresários do setor portuário reclamam muito da burocracia, da demora para implantar empreendimentos, do excesso de autorizações, estudos e licenças exigidos por diferentes órgãos públicos. Existe solução?

No Brasil, tudo que envolve o setor público tende a ser mais lento e menos funcional. Isso porque o setor público é muito capturado. Primeiro, pelas corporações. Depois, por uma regulação excessiva e uma burocracia muitas vezes desnecessária. Há muita dificuldade de gestão. O setor de infraestrutura deveria ter gestão do setor privado. Então, avançamos em algumas áreas, mas não em outras. A solução seria uma boa regulação, estabilidade das regras e o setor privado fazendo a gestão na ponta. Na minha visão, o modelo deveria caminhar para um Estado mais enxuto, regulador, deixando a operação para a iniciativa privada.

Quando você olha para o Brasil nos próximos dez anos, é mais otimista ou mais pessimista?

Depende das escolhas políticas que a sociedade fizer. Há uma enorme indefinição. O Brasil tem dois modelos que disputam o debate público brasileiro há cerca de 30 anos. Mais uma vez, nas próximas eleições, o País voltará a discutir entre duas alternativas. Não estou entrando no mérito de qual é melhor. Se olharmos para as grandes reformas realizadas pelo Brasil nas últimas três ou quatro décadas, praticamente todas foram marcadas por essa divisão. Sempre existiu um grupo favorável e outro contrário. Os momentos de consenso foram muito raros. O Brasil está ficando para trás em produtividade e competitividade, os indicadores internacionais mostram isso com bastante clareza. Ao mesmo tempo, a população brasileira está envelhecendo. Isso aumenta a pressão sobre os gastos públicos. Isso deveria servir de alerta para a necessidade de novas reformas econômicas, reformas difíceis, mas importantes para o País. A pergunta que eu deixo é: será que a nossa democracia, a sociedade brasileira, está disposta a enfrentar esse ciclo de reformas econômicas difíceis? Vou deixar essa interrogação porque tenho dificuldade para responder essa questão.

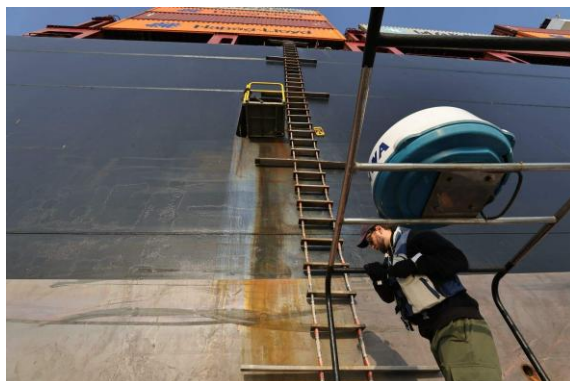
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/06/2026

PRATICAGEM DE SÃO PAULO FAZ 93 ANOS E DESTACA AVANÇOS TECNOLÓGICOS NA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO EM SANTOS E SÃO SEBASTIÃO

Atuação dos práticos é reforçada por sistemas de monitoramento em tempo real e formação contínua para manobras complexas

Por A Tribuna.com.br 27 de junho de 2026



Práticos encostam lancha no navio e usam pequena escada para subir a bordo e auxiliar o comandante (Vanessa Rodrigues/ AT)

Com qualquer tempo e 24 horas por dia, os práticos estão sempre preparados para realizar as manobras dos navios. Nos portos de Santos, o maior e mais movimentado do Brasil, e de São Sebastião, no litoral de São Paulo, a responsabilidade é da Praticagem de São Paulo, que faz isso há mais de nove décadas. A instituição comemora neste sábado (27) 93 anos.

A data remete a 27 de junho de 1933, quando o então ministro de Estado dos Negócios da Marinha, almirante Protógenes Pereira Guimarães, assinou o Aviso 2.195, constituindo a Associação dos Práticos da Barra e Canal do Porto de Santos.

Os profissionais são responsáveis por assessorar os comandantes na condução segura dos navios em áreas de navegação restrita e de elevada complexidade.

Durante as manobras, podem surgir condições ambientais inesperadas, como ventos acima dos limites operacionais, além de emergências, como falhas de máquina, panes no leme ou apagões a



bordo. Tudo isso ocorre em um ambiente cercado por áreas urbanas, praias, reservas ambientais e intensa movimentação marítima.

A Praticagem de São Paulo afirma que investe continuamente em tecnologia e infraestrutura. Com o moderno Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego (C3OT), faz monitoramento do canal de navegação em tempo real.

“O resultado é maior eficiência operacional, permitindo o acesso de embarcações cada vez maiores e reduzindo o tempo de entrada e saída dos navios no complexo portuário”, diz a Praticagem, em nota.

Os equipamentos de última geração colocam a Praticagem de São Paulo entre as mais avançadas do mundo. Sistemas capazes de monitorar correntes, ventos e marés fornecem informações essenciais para a tomada de decisão.

Ainda assim, a tecnologia é apenas uma ferramenta de apoio. O fator decisivo continua sendo a experiência, o conhecimento técnico e a habilidade dos práticos.

“Buscamos estar sempre um passo à frente das transformações do setor. Os navios evoluem constantemente, e os práticos acompanham essas mudanças por meio de treinamentos contínuos e do uso de equipamentos que auxiliam as decisões operacionais. A tecnologia não substitui a experiência profissional”, afirma o presidente da entidade, Fábio Mello Fontes.

Manobras casadas

A alta na movimentação nos portos exige soluções cada vez mais sofisticadas. Entre elas estão as chamadas manobras casadas, realizadas com navios especiais, nas quais a sincronização das etapas e a precisão das velocidades são fundamentais. São operações complexas, que envolvem a coexistência de duas embarcações de grande porte em espaço restrito.

“Nossa missão é garantir a máxima segurança das operações, com monitoramento em tempo real e gestão eficiente do tráfego marítimo, evitando berços de atracação ociosos e navios aguardando para operar”, diz Fontes.

Números

O Porto de Santos tem 63 práticos. Na escala diária, atuam 12, que executam, no total, uma média de 35 manobras. Cada uma dura aproximadamente 1h30.

O práctico deve ter qualificação e preparo físico. Antes de se tornar profissional do setor, é necessário um estágio que dura em torno de 18 meses.

Para isso, há várias etapas, entre elas provas escrita, prática e de títulos (qualificações), além de exames médico e físico.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/06/2026

GILMARA TEMÓTEO DESTACA LIDERANÇA FEMININA E DIVERSIDADE NO SETOR PORTUÁRIO

Diretora-executiva da Abeph relata trajetória em um ambiente historicamente masculino e defende qualificação, autoconfiança e inclusão como pilares estratégicos para o setor

Por Bárbara Farias 27 de junho de 2026

Determinada a contribuir para a transformação da infraestrutura logística no País, Gilmara Temóteo, hoje diretora-executiva da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e hidroviárias (Abeph), nunca encarou a massiva participação masculina no setor como barreira e encontrou nos desafios o estímulo para se preparar e consolidar sua carreira profissional no ramo que escolheu. Gilmara já comandou dois portos brasileiros.



Gilmara explica que há necessidade de demonstrar capacidade técnica e liderança em ambientes masculinos (Divulgação)

“Minha motivação sempre esteve ligada ao propósito de contribuir para a transformação e modernização da infraestrutura logística brasileira. Quando iniciei minha trajetória, a presença feminina em posições de liderança no setor era bastante limitada, mas nunca enxerguei isso como um impedimento”, afirma Gilmara Temóteo.

A executiva comenta que os desafios existiram, principalmente relacionados à necessidade constante de demonstrar capacidade técnica e liderança em ambientes tradicionalmente ocupados por homens. “Com o tempo, aprendi que competência, preparo e resultados consistentes são os instrumentos mais eficazes para superar barreiras”, pontua a diretora da Abeph.

No comando dos portos

Gilmara foi a primeira mulher a comandar um porto público no Brasil. Ela presidiu a Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), que gerencia o Porto de Cabedelo, entre 2015 e 2023. A autoridade portuária está delegada pelo Governo Federal ao estado da Paraíba.

“Esse foi um marco importante não apenas para minha trajetória pessoal, mas também para o fortalecimento da participação feminina em cargos estratégicos do setor portuário”, comemora Gilmara.

Em 2023, ela também foi diretora-presidente interina da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), que administra os portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus.

“Independentemente de eventuais marcos estatísticos, considero mais relevante o fato de que essas experiências demonstram que as mulheres estão cada vez mais preparadas para ocupar posições de alta liderança no setor”, ressalta a executiva.

Diversidade como estratégia

Para Gilmara, a presença feminina deve ser encarada como um diferencial estratégico para o setor. “Diversidade não é apenas uma pauta social; é uma questão estratégica. Ambientes diversos tendem a produzir decisões mais equilibradas, inovadoras e sustentáveis”, ressalta.

Na avaliação da diretora-executiva da Abeph, “a inclusão de mulheres em posições de liderança amplia perspectivas, fortalece a governança, melhora os processos de tomada de decisão e contribui para organizações mais preparadas para lidar com os desafios contemporâneos”.

Incentivo à nova geração

Gilmara coordena um grupo voltado à promoção de mulheres no setor e incentivo à participação delas em eventos, fóruns e programas de capacitação.

“Se minha história contribuir para mostrar que é possível alcançar posições de liderança por meio de estudo, dedicação, ética e trabalho sério, já me sinto realizada”, declara a executiva.

Há aproximadamente 14 anos construindo sua carreira no setor portuário e logístico, iniciada na Docas-PB, Gilmara aconselha as mulheres interessadas em ingressar no segmento que invistam em qualificação.

“Busquem conhecimento continuamente, desenvolvam sua autoconfiança e não tenham receio de ocupar espaços de liderança. O setor portuário precisa cada vez mais de diversidade de visões e talentos”.

Ao refletir sobre os aprendizados, ela destaca a resiliência e a capacidade de construir consensos como características fundamentais para liderar. “Também aprendi que liderar não significa impor, mas construir, ouvir, dialogar e gerar resultados. Essa talvez seja a principal lição que levo de toda a minha trajetória no setor portuário”, conclui.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/06/2026

ARTIGO: O PORTO QUE MORA DENTRO DE NOSSAS CASAS

Certa vez, fui surpreendido por uma pergunta simples

Por *Renildo Barros 27 de junho de 2026



(Imagem Gerada por IA)

Certa vez, em casa, fui surpreendido por uma pergunta simples. daquelas que parecem pequenas, mas abrem uma porta enorme: “Papai, com o que você trabalha?”

Poderia dizer que trabalho com regulação, fiscalização, contratos, terminais, navegação e hidrovias. Tudo correto. Mas nada disso responderia, de verdade, à pergunta de uma criança. Foi aí que devolvi com outra pergunta: “Vocês sabem de onde vem a maior parte das coisas que estão no quarto de vocês?” O silêncio foi a

melhor resposta.

A roupa no armário, o brinquedo na prateleira, o celular, o livro, o remédio, o alimento, o combustível. Quase tudo, em algum momento, passou por uma embarcação, por um terminal, por uma autoridade pública, por um sistema regulado. Quase tudo passou pelo porto.

E isso não vale apenas para Santos, Paranaguá (PR), Itajaí (SC), Rio Grande (RS), Itaqui (MA), Suape (PE), Pecém (CE), Vitória (ES), Salvador (BA), Manaus (AM), Santarém (PA) ou Belém (PA). Vale para o Brasil inteiro.

O porto não pertence apenas a quem mora perto do cais. O porto pertence à vida cotidiana de todos nós. Quando uma carga atrasa, alguém sente. Quando uma operação melhora, alguém ganha. Quando a fiscalização funciona, o usuário é protegido. Quando a concorrência é preservada, o custo logístico cai.

Por isso, falar de portos é falar de preço no supermercado, de emprego, de renda, de comércio exterior, de indústria, de agronegócio, de energia, de sustentabilidade e de soberania. É falar do Brasil real, que produz, consome, exporta, importa, navega e precisa transformar potencial em resultado. O

Brasil movimentou, em 2025, cerca de 1,4 bilhão de toneladas pelo setor aquaviário. Foi mais um recorde histórico. O número impressiona, mas precisa ser traduzido. Por trás de cada tonelada, há trabalho, planejamento, investimento, tecnologia, gente e decisão.

É nesse ponto que entra a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A Antaq não é uma personagem distante, escondida em Brasília. Sua missão aparece, muitas vezes, de forma silenciosa, mas decisiva: regular, fiscalizar, mediar conflitos, produzir estudos, supervisionar contratos, acompanhar tarifas, garantir os direitos dos usuários, promover a concorrência justa e contribuir para que a movimentação de pessoas e bens seja mais econômica, segura e eficiente.

Em linguagem simples: a Antaq ajuda a criar as condições para que o transporte aquaviário funcione melhor, para que o investimento encontre estabilidade e para que o interesse público não seja esquecido no meio da pressa operacional.



Regulação boa não é aquela que aparece para travar. É aquela que organiza para permitir. É a regra clara que protege o usuário, dá segurança ao investidor, cobra desempenho do operador e oferece ao poder público instrumentos para planejar o futuro. Em setores estratégicos, a ausência de regulação não é liberdade. Muitas vezes, é insegurança. E insegurança custa caro.

O Brasil tem uma oportunidade rara. Temos mais de 8 mil quilômetros de costa, vocação exportadora, mercado consumidor relevante, rios navegáveis, posição geográfica estratégica e uma rede portuária que cresce ano após ano. Mas potencial, sozinho, não movimenta carga. Potencial precisa de governança, integração, diálogo, planejamento, dados e estabilidade.

O setor portuário e aquaviário brasileiro é uma engrenagem grande, complexa e indispensável. Envolve portos organizados, arrendamentos, terminais privados, empresas de navegação, embarcações, contratos, usuários e comunidades. Ninguém faz porto sozinho. Ninguém faz hidrovia sozinho. Ninguém faz logística sozinho.

Por isso, a governança portuária não pode ser tema restrito aos especialistas. Quando a governança falha, a conta chega ao cidadão: no preço, no prazo, no emprego que não foi criado, no investimento que não veio, na oportunidade perdida. Quando funciona, ela chega em forma de abastecimento, competitividade, arrecadação, desenvolvimento regional e confiança.

E aqui vale olhar também para o Brasil que navega por dentro. Em muitas regiões, especialmente na Amazônia, o transporte aquaviário não é apenas uma escolha logística. É a estrada possível. É o caminho da escola, do hospital, do trabalho, do abastecimento e da cidadania. Há brasileiros para quem o barco não é passeio, é rotina. Não é turismo, é vida.

Por isso, quando falamos em Antaq, não falamos apenas de processos administrativos, normas ou números. Falamos de uma instituição que atua em um setor essencial para conectar produção, consumo, território e pessoas, equilibrando eficiência econômica, interesse público, segurança, sustentabilidade, previsibilidade e desenvolvimento.

O desafio é grande porque o Brasil é grande. Queremos portos capazes de movimentar mais, sim. Mas também portos mais inteligentes, sustentáveis, integrados e previsíveis. Queremos hidrovias mais bem aproveitadas, cabotagem mais forte e navegação interior mais valorizada. Queremos uma logística menos cara, menos poluente e mais eficiente. Queremos um país que compreenda que o mar e os rios não são margens do desenvolvimento. São caminhos.

O futuro do setor já chegou ao cais, aos terminais e às hidrovias. Ele fala de transição energética, hidrogênio verde, energia eólica offshore, economia do mar, digitalização, descarbonização, inovação regulatória e atração de investimentos. Estar pronto para esse futuro exige formar pessoas, qualificar decisões, simplificar processos, fiscalizar onde for necessário e regular com inteligência.

Talvez por isso aquela pergunta dos meus filhos tenha ficado comigo. “Com o que você trabalha?” Hoje, eu responderia: trabalho com uma parte invisível do caminho que aproxima o Brasil dos brasileiros.

Porque o porto é isso. É o lugar onde a economia deixa de ser conceito e vira carga. Onde o

O que fazemos não acaba no porto. Começa ali e segue para dentro das casas, das escolas, das empresas, dos hospitais, das comunidades ribeirinhas e das cidades.

O porto mora dentro da casa dos brasileiros, da nossa casa.

***Renildo Barros, superintendente de Outorgas da Antaq**

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/06/2026

NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS DE SANTOS TERÁ ARMAZÉM DE APOIO NO PARQUE VALONGO, NO LITORAL DE SÃO PAULO

Projeto do complexo ainda prevê espaços de entretenimento e novas fases de obras, com investimento de R\$ 15 milhões

Por Ted Sartori 27 de junho de 2026



Armazém 3, de 2.127 metros quadrados, foi totalmente revitalizado e climatizado para receber eventos (Alexsander Ferraz/AT)

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse nesta sexta-feira (26) que a destinação dos armazéns 1 e 2, no Parque Valongo, no Porto de Santos, no litoral de São Paulo, foi definida. Ambos devem ter a revitalização concluída até o ano que vem.

Segundo Pomini, o Armazém 1 será usado como estrutura de apoio para o terminal de cruzeiros, que futuramente será transferido de Outeirinhos para o Valongo. “Levando em consideração que os navios de cruzeiros estarão ancorados aqui (no Valongo) no prazo de três anos”, explica ele.

Já o Armazém 2, assim como o 3, será um outro local que poderá ser utilizado para entretenimento, com restaurante e lanchonete.

A fala de Pomini foi durante a inauguração do Armazém 3, realizada nesta sexta-feira (26) pela manhã, e que também passou por obras de revitalização, de olho especialmente na realização de shows musicais e eventos com capacidade para até 3 mil pessoas.

Terminal

A destinação do Armazém 1 foi definida, segundo o presidente da APS, em reunião realizada nesta semana com os diretores do Concais, que administra o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini.

A ideia já antiga de mudança ganhou recentemente uma alternativa: de que a APS faça o aporte necessário, caso não ocorra a proposta inicial, de que o vencedor do leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, ainda sem data definida, destine R\$ 1,2 bilhão para as obras offshore (no mar) do futuro terminal, que consistem na construção de um píer e berços para atracação de navios.

Além de todos os armazéns revitalizados e o terminal de passageiros, Pomini promete outras atrações no Parque Valongo. “A construção de uma marina, de um píer que receberá um relógio (o da Western, antiga empresa de telégrafos de Santos, e que pertence à APS, depois da desativação da companhia), e a revitalização do navio Professor W. Besnard, que ficará aqui. É um parque que homenageia aqueles que construíram a história do Porto de Santos, das cidades e do complexo”, projetou Pomini.

“Os armazéns 1 e 2 serão subsidiados (custeados) graças à parceria com a Rumo, com a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) e com o Concais”, destaca Pomini.

Outros detalhes

O superintendente de Infraestrutura da APS, Felipe Távora, explicou que a próxima fase, a quarta, inclui o restauro total da Casa de Pedra e um píer de contemplação na frente do Armazém 3.

“Será um Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) da Rumo, por intermédio do Terminal Multimodal de Santos (TMS) e a DP World”, explica.

O investimento será de R\$ 15 milhões. “A Casa de Pedra e o píer devem iniciar em até 90 dias e terminar em oito meses”, prevê. A quinta fase, diz Távora, será o Armazém 2.



Local será usado pela primeira vez durante a 27ª Festa Inverno Santos, entre 3 de julho e 2 de agosto (Alexsander Ferraz/AT)

Usado no Festa Inverno Santos

O Armazém 3, de 2.127 metros quadrados (m²), entregue nesta sexta (26), já será usado junto com o Armazém 4, durante a 27ª Festa Inverno Santos, entre 3 de julho e 2 de agosto. “A população já vai sentir o que é esse grande espaço que foi totalmente revitalizado, mas com a sua história preservada. Ele traz o passado e a modernização, a tecnologia que foi investida aqui. Uma

área climatizada e preparada para receber todos os tipos de evento”, comentou a prefeita de Santos em exercício, Audrey Kleys (PSD).

A intervenção foi fruto de parceria entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Prefeitura e custeada pela Brasil Terminal Portuário (BTP), que assinou um Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc). A BTP destinou R\$ 17 milhões para recuperar a estrutura de paredes, piso e telhado, além da pavimentação do entorno.

“Nós dividimos história, sonhos e conquistas com todo o setor portuário. Acho isso muito importante para fortalecer cada vez mais essa relação entre Porto e Cidade”, afirma o CEO da BTP, Cláudio Oliveira.

A entrega contou ainda com investimentos de R\$ 2,6 milhões, destinados à climatização do espaço, por meio de recursos da DP World. “Conseguimos, nessa união e parceria, trazer um aspecto diferente para essa área”, disse a gerente sênior de Relações Institucionais da DP World, Luciana Guerise.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/06/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ANEEL CONCLUI TARIFAS DE TRANSMISSÃO E NE SAI FAVORECIDO NO CICLO 2026/2027

Aneel concluiu o cálculo da RAP e da TUST para o ciclo 2026/2027, com vigência a partir de 1º de julho. Receitas sobem 9,41%, para R\$ 54,95 bi, com impacto de 1,1% ao consumidor

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Aneel conclui cálculo das tarifas de transmissão para o ciclo 2026/2027 com maior estabilidade e sinal econômico mais eficiente. Foto: Aneel/Reprodução

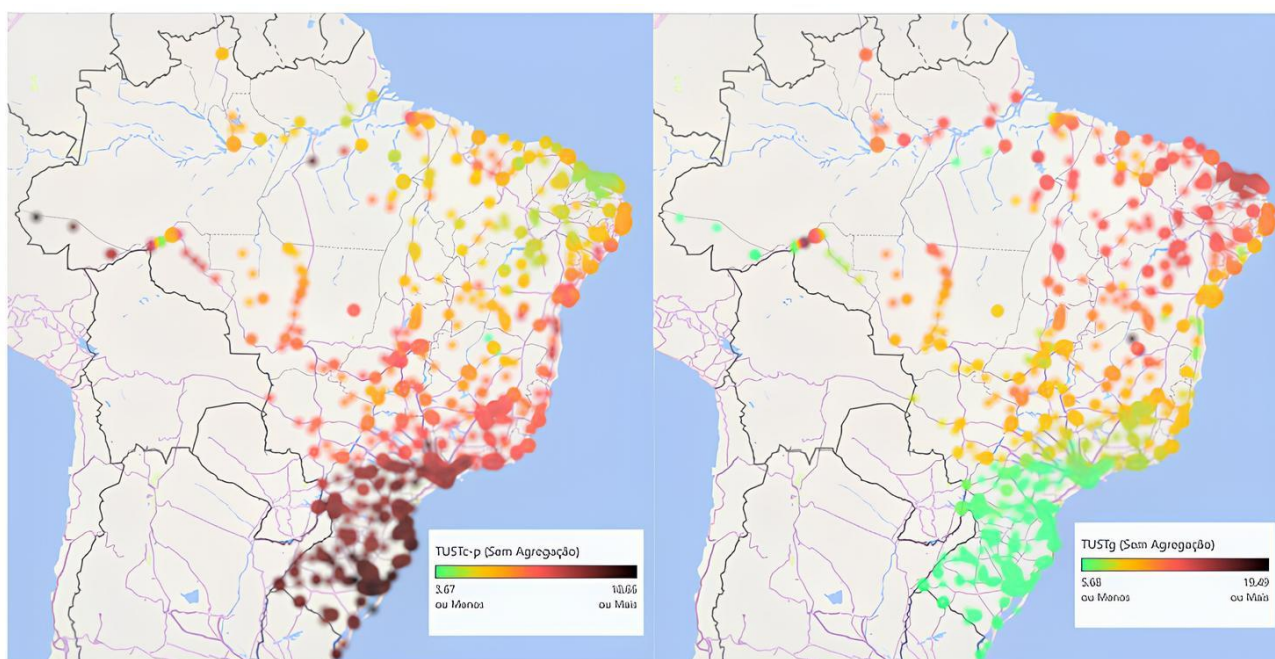
A partir de 1º de julho, consumidores que se conectam diretamente à rede de transmissão no Nordeste poderão pagar menos pelo uso do sistema. A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) concluiu o cálculo das Receitas Anuais Permitidas (RAP) das transmissoras e das Tarifas de Uso do Sistema de Transmissão (TUST) para o

ciclo 2026/2027, com vigência de 1º de julho de 2026 a 30 de junho de 2027. Pela nova metodologia adotada, regiões que produzem mais energia do que consomem, como o Nordeste, tendem a receber sinais tarifários mais favoráveis, o que a agência avalia como estímulo à atração de indústrias e projetos intensivos em energia para a região.

O impacto médio para o consumidor final em ambiente de distribuição é de 1,1%, mesmo com as receitas das transmissoras crescendo 9,41% no período, para R\$ 54,95 bilhões. O cálculo envolveu 356 contratos de concessão de 258 empresas. A receita total do processo tarifário, que inclui obras previstas e custos operacionais do sistema, subiu de R\$ 51,6 bilhões para R\$ 56,5 bilhões.

O resultado mais contido na tarifa final decorre de ajustes na forma como a Aneel distribui os custos de transmissão entre as regiões do país. Desde o ciclo anterior, a agência vem migrando para um modelo que considera a realidade elétrica de cada região, e não apenas uma média nacional. Neste ciclo, o peso regional chegou a 60% do cálculo, contra 40% do cenário nacional.

A série histórica da TUST-RB média reforça a tendência. A tarifa média de consumo recuou de R\$ 15,37/kW no ciclo 2025/2026 para R\$ 15,23/kW no atual, mantendo distância do pico de R\$ 17,99/kW registrado em 2020/2021. A tarifa média de geração subiu levemente, de R\$ 10,57/kW para R\$ 10,93/kW, mas permanece dentro da banda de estabilidade observada desde 2022.



Mapas da Aneel mostram a distribuição da TUST por região. À esquerda, tarifas para consumidores (TUSTc-p): Nordeste em tons claros, piso de R\$ 3,67/kW. À direita, tarifas para geradores (TUSTg): Sul em verde, Nordeste em laranja e vermelho. Arte: Aneel

Mapas da Aneel apontam Nordeste como destino de investimento

Quem produz energia em excesso, como o Nordeste com seus parques eólicos e solares, passa a ter tarifa menor para atrair consumidores de grande porte. Quem pressiona a expansão das linhas de transmissão paga mais, proporcional ao custo que impõe ao sistema. A metodologia redistributiva busca equilibrar a expansão da geração com a atração de cargas para onde a energia já existe.

Os mapas de distribuição da TUST divulgados pela Aneel ilustram o efeito. No mapa para consumidores, o Nordeste concentra os pontos em tons mais claros, com tarifas próximas ao piso de R\$ 3,67/kW, enquanto Sul e Sudeste acumulam os valores mais altos, acima de R\$ 10,66/kW. No mapa para geradores, o padrão se inverte: o Sul aparece em verde, com tarifas próximas ao piso de R\$ 5,68/kW, enquanto o Nordeste concentra pontos em laranja e vermelho, aproximando-se do teto de R\$ 19,49/kW. Para consumidores de grande porte, o Nordeste é a região mais barata do país.

A transmissão é a infraestrutura que viabiliza esse movimento: sem expansão da rede, a integração das fontes renováveis ao Sistema Interligado Nacional e a segurança do suprimento ficam comprometidas. A nova metodologia foi homologada pela Superintendência de Gestão Tarifária e Regulação Econômica (STR) pela primeira vez neste ciclo, nos termos da Portaria Aneel nº 7.065/2026. Antes, a competência era da diretoria colegiada da agência. Para a Aneel, a mudança reduz o tempo de processamento e aumenta a previsibilidade dos processos tarifários.

Fonte: ME – Movimento Econômico

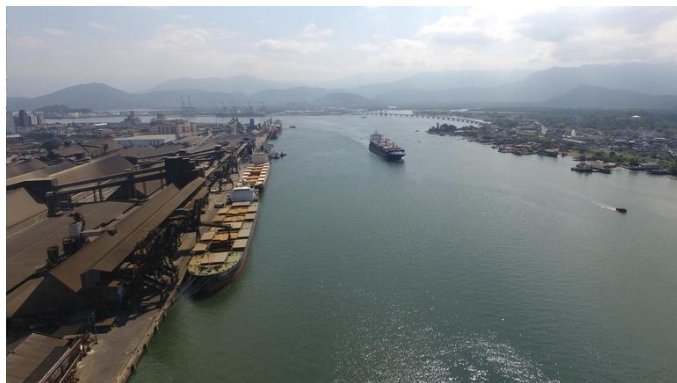
Data: 29/06/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PRORROGADO O PRAZO DA CONSULTA SOBRE A CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS

Interessados terão até o dia 31/07 para enviarem suas colaborações, subsídios e sugestões



Brasília, 29/06/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) comunica a prorrogação do prazo para envio de contribuições referentes à concessão do canal de acesso ao Porto de Santos (SP). A medida decorre da necessidade de recompor o período de consulta pública após uma indisponibilidade no sistema de participação social. Agora, de acordo com a Deliberação DG Nº 43/2026, os interessados terão até o dia 31 de julho de 2026 para enviar à ANTAQ suas colaborações, subsídios e sugestões.

Serão consideradas pela Agência as contribuições que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas dirigidas à ANTAQ exclusivamente nos moldes do formulário eletrônico disponível no site, não sendo aceitos outros modos de envio.

Imagens digitais - como mapas, plantas e fotos, poderão ser anexadas e enviadas pelo e-mail anexo_audiencia022026@antag.gov.br. As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais - cujos endereços encontram-se disponíveis no site da ANTAQ, bem como todas as contribuições recebidas.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 29/06/2026

SUDESTE ULTRAPASSA PELA PRIMEIRA VEZ 26 MILHÕES DE PASSAGEIROS E CONSOLIDA LIDERANÇA DA AVIAÇÃO BRASILEIRA

Guarulhos foi o aeroporto com mais movimentação no acumulado do ano, embarcando mais de 9 milhões de passageiros



A região apresentou recordes históricos de embarques no período, tanto em voos domésticos quanto internacionais - Imagem: Divulgação/MPor

A região Sudeste ampliou ainda mais sua liderança na aviação brasileira nos cinco primeiros meses de 2026. Entre janeiro e maio, os aeroportos de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo registraram 26.257.910 passageiros embarcados em voos domésticos e internacionais, alta de 4,83% em relação ao mesmo período do ano passado. É o melhor

resultado para o período desde o início da série histórica da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), em 2000, e a primeira vez que a região supera a marca de 26 milhões de passageiros nos cinco primeiros meses do ano.

Somente em maio, foram 5.228.571 passageiros embarcados, crescimento de 2,43% em comparação com o mesmo mês de 2025 e também um recorde para o período.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o desempenho demonstra o papel estratégico da região para a integração nacional e internacional do transporte aéreo brasileiro. “O Sudeste concentra alguns dos principais aeroportos do país e exerce um papel fundamental na conectividade aérea do Brasil. Quando ampliamos a capacidade desses terminais e fortalecemos a infraestrutura aeroportuária, facilitamos o deslocamento de pessoas, estimulamos o turismo, os negócios e tornamos o país cada vez mais conectado aos mercados internacionais”, afirmou.

***“Quando ampliamos a capacidade desses terminais e fortalecemos a infraestrutura aeroportuária, facilitamos o deslocamento de pessoas, estimulamos o turismo, os negócios e tornamos o país cada vez mais conectado aos mercados internacionais”,
Tomé Franca.***

Mercado internacional acelerado

Embora o mercado doméstico continue concentrando a maior parte da movimentação aérea da região, os voos internacionais foram os que registraram a expansão mais intensa no acumulado do ano.

Entre janeiro e maio, os aeroportos do Sudeste movimentaram 5.230.847 passageiros embarcados em voos internacionais, crescimento de 7,64% em relação ao mesmo período de 2025. É o melhor resultado da série histórica para os cinco primeiros meses do ano e a primeira vez que a região supera a marca de 5 milhões de passageiros nesse segmento.

Nos voos domésticos, foram 21.027.063 passageiros embarcados, alta de 4,15% sobre o mesmo período do ano passado, também estabelecendo um novo recorde histórico para o período e ultrapassando, pela primeira vez, a marca de 21 milhões de embarques.

Em maio, ambos os segmentos também registraram recordes para o mês: os voos domésticos embarcaram 4.256.741 passageiros (crescimento de 1,85%), enquanto os internacionais avançaram 5,03%, alcançando 971.830 embarques.

Os principais hubs do país

O desempenho da região é sustentado pelos principais aeroportos brasileiros, responsáveis por conectar o país aos mercados nacional e internacional.

O Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) permaneceu como o mais movimentado do Brasil no acumulado do ano, com 9.442.459 passageiros embarcados, seguido por Congonhas (SP), com 4.948.392; e Galeão (RJ), com 4.037.961.

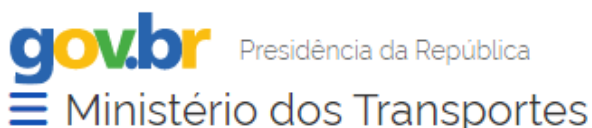
Também se destacaram os aeroportos de Confins (MG), com 2.549.443; e Campinas (SP), com 2.466.096 passageiros, reforçando a importância da região como principal centro de distribuição de voos do país.

Além dos grandes hubs, outros aeroportos regionais também contribuíram para o desempenho da aviação no Sudeste. Entre eles, destacam-se Vitória (ES), com 746.163 passageiros embarcados; Uberlândia (MG), com 230.006; São José do Rio Preto (SP), com 166.543; Ribeirão Preto (SP), com 156.473; Montes Claros (MG), com 59.891; e Presidente Prudente (SP), com 43.510 passageiros embarcados.

Ao todo, 36 aeroportos da região registraram movimentação regular de passageiros entre janeiro e maio, demonstrando a capilaridade da malha aérea regional e sua contribuição para a integração nacional.

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

Data: 29/06/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES INICIA NOVA ETAPA DAS OBRAS DO ARCO METROPOLITANO DE MACEIÓ



Implementação de 18 vigas para a construção de viaduto integra conjunto de obras rodoviárias que buscam redistribuir o tráfego regional, reduzir congestionamentos e ampliar a integração logística

Nova etapa da duplicação da BR-424/AL avança com a implementação das vigas do viaduto que integra o Arco Metropolitano de Maceió. Foto: Wesley Fernandes/MT

As obras do Arco Metropolitano de Maceió entraram em uma nova etapa neste domingo (28): a implementação de vigas para a construção de um viaduto, no entroncamento da antiga

AL-101, atual BR-349/AL. Incluído no Novo PAC, o Arco Metropolitano integra um conjunto de cerca de R\$ 4 bilhões em investimentos do Governo do Brasil na infraestrutura de transportes de Alagoas. Somente nessa obra, são R\$ 266,7 milhões que, além do viaduto, prevê a duplicação de 16,2 quilômetros da BR-424/AL, entre outras intervenções, o que beneficiará mais de 13 mil motoristas que passam pela Região Metropolitana de Maceió, diariamente.



Intervenção integra um conjunto de melhorias que vai ampliar a capacidade da rodovia e facilitar o deslocamento na Região Metropolitana de Maceió. - Foto: Michel Corvello/MT

“O objetivo é tirar o trânsito pesado de dentro de Maceió e resolver gargalos como esse entroncamento. Vamos conseguir ter um fluxo permanente, sem interrupções, e melhorar muito o tráfego para quem segue em direção à Barra de São Miguel e para o pólo industrial”, afirmou o



ministro dos Transportes, George Santoro.

O viaduto receberá 18 vigas longarinas, nove em cada sentido da rodovia, com o auxílio de dois guindastes. A estrutura terá 60 metros de comprimento, 24 metros de largura e 6,4 metros de altura. Os trabalhos serão executados ao longo de quatro dias.

As intervenções nas obras de duplicação dos 16,2 quilômetros da BR-424/AL, entre os quilômetros 92 e 108,2, contemplam serviços de terraplenagem e pavimentação. Também estão previstas a implantação de vias marginais, a restauração da pista existente e a construção de outros dois viadutos, um no entroncamento com a BR-316/AL e outro no Polo Industrial. As obras incluem ainda a restauração e o alargamento da ponte sobre o Rio Remédio, além da construção de uma nova ponte no mesmo local.

Com a conclusão da duplicação, os condutores contarão com mais fluidez no trânsito e segurança viária em uma rota estratégica para o transporte de cargas do estado.

Tráfego de veículos

Durante a implantação das primeiras nove vigas, o tráfego funcionará em duas etapas. No sentido Maceió–Praia do Francês, os veículos utilizarão um desvio pela rotatória próxima ao antigo posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF), enquanto o fluxo no sentido contrário seguirá normalmente.

“O principal ponto aqui é a segurança do usuário. Por isso que a gente faz esses desvios. A gente sabe que tem um leve transtorno para a população, mas para um bem maior, que é a obra do Arco Metropolitano”, explicou o superintendente regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) em Alagoas, André Paes.

Na segunda etapa, durante a implementação das nove vigas restantes, no sentido Praia do Francês–Maceió, o trânsito será direcionado para um desvio operacional implantado no canteiro central, permitindo a circulação em ambos os sentidos. Durante toda a operação, o trecho contará com sinalização reforçada e apoio da PRF e do Batalhão de Polícia de Trânsito de Alagoas (BPTran). Não haverá execução de serviços no período noturno.

Desenvolvimento em Alagoas

Desde 2023, o Ministério dos Transportes ampliou os investimentos em infraestrutura no estado com a entrega e o avanço de obras estratégicas. Entre elas estão a duplicação da BR-101/AL, a revitalização da BR-316/AL, a reconstrução do posto fiscal de Porto Real do Colégio, que abrigará o primeiro Ponto de Parada e Descanso (PPD) construído pelo DNIT, além das obras do próprio Arco Metropolitano de Maceió.

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

Data: 29/06/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UM GARGALO QUE MERECE MAIOR ATENÇÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A expansão da cabotagem (navegação ao longo da costa de um país) e do transporte hidroviário brasileiro, agenda que ganhou tração consistente nos últimos anos, com novas frotas contratadas, hidrovias sendo concessão e um programa de R\$ 32 bilhões da Petrobras para a indústria naval, esbarra num gargalo que raramente aparece nos discursos de inauguração: a escassez de oficiais da Marinha Mercante qualificados para operar as embarcações que estão sendo construídas ou planejadas. A parceria firmada entre a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) e a Fundação de Estudos do Mar (Femar), assinada na Escola de Guerra Naval na quinta-feira da semana

passada, dia 25, é o reconhecimento tardio, mas bem-vindo, de que infraestrutura sem tripulação é metal e fibra sem destino.

O Brasil forma oficiais de náutica e de máquinas em um ritmo insuficiente diante do crescimento projetado do setor aquaviário. A formação de um oficial da Marinha Mercante é longa, regulada e exigente, como deve ser, tratando-se de profissionais responsáveis pela segurança de embarcações, cargas e tripulações em águas abertas e interiores. O problema não é a rigorosidade da formação, mas a capacidade instalada para oferecê-la em volume compatível com a demanda que se aproxima. Enquanto o Governo Federal anuncia concessões de hidrovias, assina contratos de construção naval e projeta crescimento da cabotagem como alternativa ao rodoviarismo caro e congestionado, a pergunta sobre quem vai comandar essas embarcações ficou, por tempo demais, sem resposta articulada.

O modelo adotado pela Abac na parceria com a Femar tem duas características que merecem atenção. A primeira é o financiamento integral pelas empresas associadas, sem custo para os futuros oficiais. Trata-se de um investimento direto do setor privado na formação de mão de obra especializada de que ele próprio depende, um arranjo que alinha incentivos de forma mais eficiente do que programas de subsídio genérico: quem paga tem interesse direto na qualidade do resultado. A segunda é a articulação com a Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil, que certificou a Femar e acompanhou o programa desde sua concepção. Isso garante que a formação oferecida atenda aos padrões regulatórios internacionais, em particular à Convenção STCW, que regula globalmente a certificação de tripulantes mercantes, e que os diplomas emitidos tenham validade reconhecida.

O BE News considera a iniciativa da Abac relevante, mas destaca que ela não pode ser tratada como solução suficiente para um problema de escala nacional. O programa começa pelos oficiais de náutica e prevê, numa etapa posterior, a formação de oficiais de máquinas. Mas a demanda que se desenha com a expansão da cabotagem, a reativação de hidrovias, como a do Sistema Sul-Mirim, e o programa naval da Petrobras, é muito maior do que o esforço de uma associação setorial consegue suprir. O Governo Federal precisa entrar nessa equação de forma mais substantiva: ampliando a capacidade das escolas náuticas federais, criando incentivos para que outras entidades de formação invistam na área e estruturando programas de bolsas que atraiam jovens de regiões costeiras e ribeirinhas para carreiras na Marinha Mercante, profissões bem remuneradas, com demanda crescente e ainda pouco conhecidas fora dos círculos náuticos.

Há um horizonte mais largo que também precisa ser considerado. A transição energética do transporte marítimo, com embarcações movidas a GNL, hidrogênio e amônia verde entrando progressivamente em operação, vai exigir um perfil de oficial com formação técnica mais ampla do que a atual, capaz de operar sistemas de propulsão e gestão de energia que não existiam quando os currículos das escolas náuticas foram desenhados. Preparar hoje os oficiais que vão comandar a frota de 2035 significa incluir agora, nos programas de formação, conteúdos de novas tecnologias de propulsão, segurança com combustíveis alternativos e eficiência energética embarcada. A Femar e a DPC têm a competência técnica para liderar essa atualização curricular, mas precisam de mandato e de recursos para fazê-lo.

O navio mais moderno, o terminal portuário mais eficiente e a hidrovia mais bem dragada do Brasil valem zero sem o oficial que os opera. A Abac compreendeu essa lógica e agiu. Agora é hora de o poder público, com a Marinha, o Ministério de Portos e Aeroportos e o Ministério da Educação, tratar a formação de tripulantes mercantes com a mesma prioridade que dedica à construção da infraestrutura que eles vão operar. Gargalos de mão de obra qualificada não aparecem nos orçamentos de obras, mas atrasam projetos com a mesma eficiência que falta de licença ambiental ou de recursos para dragagem.

INSIGHT- LOGÍSTICA - DA CRISE DE 2008 AO SANTOS 10: O VERDADEIRO DEBATE SOBRE A VERTICALIZAÇÃO PORTUÁRIA



VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

A discussão sobre a participação de grupos verticalmente integrados na operação de terminais portuários ganhou destaque no Brasil nos últimos anos, especialmente em função dos debates relacionados ao futuro do Tecon Santos 10. Em muitos momentos, a questão foi apresentada como se o País estivesse diante de uma escolha entre permitir ou impedir a integração entre diferentes elos da cadeia logística. Uma análise da evolução da indústria marítima global, entretanto, sugere que essa talvez não seja a pergunta mais relevante.

Para compreender o cenário atual, é necessário voltar à crise financeira internacional de 2008.

O colapso da atividade econômica global provocou uma das maiores quedas da história recente do transporte marítimo. Os fretes despencaram, navios permaneceram ociosos e diversas empresas do setor acumularam prejuízos bilionários. Organizações que haviam investido pesadamente em ativos marítimos descobriram que estavam excessivamente expostas à volatilidade dos mercados internacionais e, ainda, possuíam pouco controle sobre parcelas relevantes da cadeia logística.

Ao mesmo tempo, operadores logísticos e agentes de carga demonstraram maior capacidade de adaptação. Por atuarem em diferentes etapas da cadeia de suprimentos, conseguiram compensar perdas em determinados segmentos com receitas provenientes de outras atividades. A crise evidenciou uma fragilidade estrutural do modelo tradicional de negócios: controlar apenas uma etapa do transporte internacional significava permanecer excessivamente dependente das oscilações do mercado.

A partir daquele momento, iniciou-se uma transformação profunda na indústria marítima mundial. O primeiro movimento foi a consolidação do setor, com fusões, aquisições e alianças operacionais. O segundo, e mais importante, foi a busca por maior integração ao longo da cadeia logística.

Os terminais portuários passaram a desempenhar papel estratégico nesse processo. Diferentemente do transporte marítimo, sujeito a fortes oscilações de oferta e demanda, os terminais operam com contratos de longo prazo e receitas relativamente mais previsíveis. Além disso, proporcionam ganhos operacionais, maior confiabilidade dos serviços e melhor coordenação das cadeias logísticas.

Ao longo da década seguinte, a integração vertical deixou de ser uma exceção para se tornar uma estratégia predominante. Grandes grupos globais passaram a investir não apenas em terminais portuários, mas também em armazenagem, transporte terrestre, soluções digitais e logística integrada.

A pandemia de Covid-19 acelerou esse movimento. Os resultados extraordinários obtidos entre 2020 e 2022 forneceram os recursos financeiros necessários para uma nova onda de investimentos e aquisições. Infraestruturas portuárias, operadores logísticos e ativos estratégicos passaram a ser incorporados a plataformas integradas de serviços em ritmo acelerado.

Os números ajudam a dimensionar a magnitude dessa transformação.

Segundo estudos especializados, os grandes operadores globais de terminais responderam por aproximadamente metade da movimentação mundial de contêineres em 2024. Dentro desse grupo, os operadores vinculados a estruturas logísticas integradas foram justamente aqueles que apresentaram os maiores índices de expansão nos últimos anos.

A tendência atingiu um ponto em que, segundo análises recentes do setor, mais de 60% da capacidade administrada pelos principais operadores globais de terminais já se encontra associada, direta ou indiretamente, a grupos que atuam simultaneamente em múltiplos segmentos da cadeia logística internacional. O dado evidencia que a integração vertical deixou de ser uma estratégia complementar para tornar-se um dos pilares da organização da indústria marítima contemporânea.

Estudos internacionais indicam ainda que aproximadamente um terço da capacidade mundial de terminais de contêineres já se encontra sob algum grau de participação ou influência desses grupos integrados. Mais importante do que a fotografia atual, entretanto, é a direção do movimento. A expansão continua em curso e a infraestrutura portuária passou a ser tratada como ativo estratégico para o controle e a coordenação das cadeias globais de suprimentos.

Esse contexto é importante porque demonstra que o debate brasileiro não ocorre em um vácuo. A crescente integração entre transporte, logística e infraestrutura portuária não é uma peculiaridade local, mas parte de uma transformação global iniciada há quase duas décadas.

Entretanto, reconhecer essa realidade não significa ignorar os riscos que ela pode trazer.

Se a integração vertical pode gerar ganhos de eficiência, previsibilidade operacional e investimentos em infraestrutura, ela também levanta preocupações legítimas relacionadas à concorrência. Operadores integrados podem possuir incentivos econômicos para favorecer determinadas operações, priorizar determinados fluxos logísticos ou criar vantagens competitivas que não estejam disponíveis aos demais usuários da infraestrutura.

É justamente por essa razão que o debate internacional evoluiu. Em muitos mercados, a discussão deixou de ser sobre a possibilidade de integração e passou a concentrar-se nos mecanismos necessários para preservar a competição.

Sob essa perspectiva, o verdadeiro desafio não consiste em impedir a integração vertical, mas em construir um ambiente regulatório capaz de garantir neutralidade e isonomia.

O acesso às instalações deve ocorrer em condições transparentes e não discriminatórias. As tarifas precisam ser aplicadas de forma equitativa. Os critérios operacionais devem ser objetivos e auditáveis. Informações comercialmente sensíveis devem ser protegidas. A utilização de uma infraestrutura essencial não pode resultar em vantagens indevidas para determinados usuários, em detrimento de outros.

Essa discussão é particularmente relevante para o Brasil.

O País vem avançando na modernização de sua infraestrutura portuária e precisa criar condições para atrair investimentos de longo prazo. Contudo, a ampliação da participação de operadores verticalmente integrados exige que o marco regulatório acompanhe essa evolução.

Mais do que regras concorrenciais tradicionais, torna-se necessária a construção de mecanismos específicos de neutralidade operacional. Entre eles, podem estar obrigações de acesso não discriminatório, transparência tarifária, segregação de informações estratégicas, auditorias independentes e monitoramento contínuo por parte das autoridades reguladoras e concorrenciais.

É nesse ponto que o debate sobre o Santos 10 adquire maior relevância.

Mais importante do que discutir quem poderá operar o terminal é avaliar se o ambiente regulatório brasileiro dispõe das ferramentas necessárias para assegurar competição justa entre todos os usuários da infraestrutura. A preocupação não deve estar apenas na atração de investimentos, mas também na preservação das condições que garantam acesso equilibrado ao mercado.

A experiência internacional demonstra que a integração vertical não é uma anomalia do sistema portuário moderno. O que diferencia os mercados mais maduros não é a ausência de operadores



integrados, mas a existência de mecanismos regulatórios destinados a preservar a concorrência e a neutralidade de acesso.

O desafio brasileiro, portanto, não é impedir uma tendência global já consolidada.

O desafio é criar mecanismos regulatórios capazes de assegurar que os ganhos de eficiência proporcionados pela integração vertical sejam acompanhados pela preservação da concorrência, da transparência e da equidade de tratamento entre todos os usuários dos portos nacionais.

Afinal, em um setor cada vez mais integrado, a questão não é quem controla os terminais. A questão é garantir que eles continuem servindo ao mercado de forma aberta, competitiva e isonômica. A mudança das regras do jogo sem a criação simultânea de salvaguardas regulatórias pode transferir para o futuro conflitos concorrenciais que poderiam ser prevenidos no presente.

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

SE A INTEGRAÇÃO VERTICAL PODE GERAR GANHOS DE EFICIÊNCIA, PREVISIBILIDADE OPERACIONAL E INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA, ELA TAMBÉM LEVANTA PREOCUPAÇÕES LEGÍTIMAS RELACIONADAS À CONCORRÊNCIA

O DESAFIO BRASILEIRO, PORTANTO, NÃO É IMPEDIR UMA TENDÊNCIA GLOBAL JÁ CONSOLIDADA. O DESAFIO É CRIAR MECANISMOS REGULATÓRIOS CAPAZES DE ASSEGURAR QUE OS GANHOS DE EFICIÊNCIA PROPORCIONADOS PELA INTEGRAÇÃO VERTICAL SEJAM ACOMPANHADOS PELA PRESERVAÇÃO DA CONCORRÊNCIA, DA TRANSPARÊNCIA E DA EQUIDADE DE TRATAMENTO ENTRE TODOS OS USUÁRIOS DOS PORTOS NACIONAIS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

POLÍTICA - PAUTAS-BOMBA SÃO INADMINISTRÁVEIS, DIZ MINISTRO

De acordo com Bruno Moretti, do Planejamento e Orçamento, governo conversa com Motta e Alcolumbre sobre limite de gastos

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Planejamento e Orçamento, Bruno Moretti, o governo mantém conversas com o presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos- -PB), e do Senado Federal, Davi Alcolumbre (União-AP), em relação às “pautas-bomba” que foram aprovadas recentemente nas duas Casas.

O Planalto entende que o mérito delas é justo, mas que o impacto que elas trariam ao Orçamento da União seria “inadministrável”. “Temos diálogo permanente com o Congresso, com os presidentes das duas Casas e com os líderes para explicar o impacto. Devemos zelar pelas contas públicas. Não estamos dizendo que é ilegítimo tal categoria pleitear um piso salarial, por exemplo. O que nós estamos dizendo é que o conjunto dessas propostas traria para o orçamento público um impacto inadministrável”, afirmou ele, em entrevista ao programa Bom dia, Ministro, da EBC.

Moretti disse que o governo tem explicado ao Congresso que diversas propostas em tramitação podem produzir impactos não apenas sobre o Orçamento da União, mas também sobre as finanças de Estados e municípios.

Ao comentar o bloqueio de R\$ 23,7 bilhões anunciado pelo governo, Moretti afirmou que a medida decorreu do aumento das despesas obrigatórias, especialmente com benefícios previdenciários e assistenciais.

Segundo ele, o bloqueio foi distribuído de forma proporcional entre os ministérios para minimizar impactos sobre as políticas públicas. “Não haverá nenhum prejuízo à prestação de serviços públicos, ao pagamento de bolsas e à execução de obras”, disse o ministro.



Limite de despesas

Bruno Moretti afirmou que limitar as despesas do governo federal é “fundamental” para que a gestão do Executivo possa manter as contas públicas em ordem e permitir que o mercado financeiro e os agentes externos tenham confiança para investir no Brasil.

“Tomamos uma série de medidas de controle das despesas, com o arcabouço fiscal, porque limitar despesas é fundamental para entregar contas públicas em ordem ... E nós temos um regime fiscal sólido capaz de sustentar todas as nossas políticas sociais e dar previsibilidade e segurança ao mercado”, afirmou o ministro.

Moretti argumentou que a consolidação fiscal não impediu a retomada de programas sociais e investimentos públicos.

Entre as iniciativas citadas estão a política de valorização real do salário mínimo, o Pé-de-Meia, o Minha Casa Minha Vida, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o Mais Médicos e a recomposição dos recursos para saúde e educação.

“O que a gente tem construído desde 2023 é a retomada e a criação de programas que favorecem, especialmente, as pessoas mais vulneráveis e as regiões que mais necessitam”, disse Moretti.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - CGU APONTA FALHAS RECORRENTES NA FISCALIZAÇÃO DA ANTT

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

Auditoria conclui que a agência carece de estrutura humana e operacional para verificar dados das concessionárias, identificar falhas em obras e monitorar contratos

DEFICIÊNCIAS NA ANTT

A Controladoria-Geral da União (CGU) identificou deficiências na capacidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) de fiscalizar as rodovias federais concedidas à iniciativa privada, concluindo que a agência carece de recursos humanos e operacionais suficientes para verificar a veracidade dos dados apresentados pelas concessionárias. A conclusão consta em auditoria que analisou a exploração de um trecho de 146 quilômetros entre o Rio de Janeiro e Teresópolis (RJ), integrante da concessão EcoRioMinas, que opera 763 quilômetros de rodovias federais que atravessam 36 municípios do Rio de Janeiro e de Minas Gerais.

FALHAS EM INSPEÇÕES

Além da capacidade de verificação, o relatório identificou falhas na avaliação das obras executadas e no acompanhamento do cumprimento das obrigações contratuais. A CGU afirma que problemas semelhantes já haviam sido detectados em auditorias anteriores sobre outros contratos administrados pela ANTT, caracterizando as fragilidades como recorrentes, não como falha pontual de uma concessão específica.

ANTT RESPONDE

A ANTT informou que está em processo de modernização regulatória para aperfeiçoar os mecanismos de fiscalização e ampliar a transparência na gestão das concessões rodoviárias. A agência não detalhou quais medidas específicas foram adotadas em resposta aos apontamentos da CGU, nem em que prazo pretende saná-los.

PROBLEMA ANTIGO

O achado da CGU ganha relevo no contexto atual: a ANTT é uma das agências reguladoras cujo orçamento foi bloqueado pelo Governo Federal em maio e parcialmente restaurado após pressão do setor. A limitação de recursos operacionais identificada pela Controladoria antecede o bloqueio

orçamentário, mas reforça a avaliação de que a capacidade fiscalizatória da agência já operava abaixo do necessário antes dos cortes.

EXPANSÃO AÉREA

A companhia aérea Latam Brasil iniciará, no próximo mês, operações para Ushuaia (Argentina), Punta Cana (República Dominicana) e Cidade do Cabo (África do Sul), elevando para 31 o número de destinos internacionais atendidos com voos próprios e diretos a partir do Brasil, uma marca inédita para a empresa. Outro destaque é que a rota para Cidade do Cabo é a primeira operação da Latam Brasil para o continente africano.

30 ANOS

Essa nova expansão ocorre exatamente quando a Latam completa 30 anos de operações internacionais – iniciadas em 1996, quando a então TAM inaugurou voos para Assunção, no Paraguai. Em 1997 vieram Buenos Aires, na Argentina, e Montevideu, no Uruguai; em 1998, o primeiro voo de longa distância, para Miami, nos Estados Unidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

POLÍTICA - GOVERNO E CÂMARA VÃO DISCUTIR AMPLIAÇÃO DO SIMPLES NACIONAL

Relator de projeto que amplia teto do MEI diz que será criado um grupo de trabalho com membros do governo e parlamentares

Do Estadão Conteúdo



O deputado Jorge Goetten, relator do PLC que visa aumentar o teto do MEI, também discute cálculos de renúncias envolvendo o Simples Nacional

O deputado Jorge Goetten (Republicanos-SC), relator do projeto de lei complementar que atualiza o teto do microempreendedor individual (MEI), afirmou que será criado um grupo de trabalho com membros do governo e parlamentares para debater a ampliação do Simples Nacional.

Goetten se reuniu semana passada com o ministro do Planejamento, Bruno Moretti. O projeto que atualiza os tetos do MEI e do Simples foi apresentado como uma contrapartida à votação da proposta de emenda à Constituição que acaba com a escala 6x1 e reduz a jornada de trabalho para 40 horas semanais. O texto está parado no Senado desde o final de maio.

Segundo o deputado, a atualização do teto do MEI até R\$ 140 mil já está pacificada com o governo. A mudança deve ocorrer de forma escalonada em 2027 e 2028. Goetten avalia, porém, que a criação do grupo de trabalho pode adiar a apresentação da proposta do governo.

“Quanto aos MEI, já está pacificado isso. Quanto à possibilidade de os MEIs contratarem mais um funcionário também”, disse. “Mas ele também se dispôs a sentar com sua equipe e sua equipe sentar com os consultores da Câmara, que têm feito um trabalho fenomenal, para nós encontrarmos um caminho de atualizar o Simples também.”

O parlamentar afirmou que as conversas do grupo de trabalho vão começar já nos próximos dias e que, depois, haverá uma nova rodada de negociação incluindo Motta. Inclusive, já se discute cálculos de renúncias envolvendo o Simples e eventuais compensações. O Ministério da Fazenda estima o impacto em R\$ 50 bilhões ao ano.



Para Goetten, não se trata de renúncia. “Nós entendemos que é atualização, uma reposição da inflação. Mas esse grupo de trabalho vai também estudar compensações até para ser melhor digerido pelo mercado”, afirmou.

O deputado disse ainda que não se trata de uma mudança de posição do governo, e sim de uma preocupação fiscal. “E nós, parlamentares, congressistas, também temos de ter essa responsabilidade fiscal. Eu acho justo, da parte do ministro, essa preocupação que ele tem. Mas isso não impede a gente dialogar, a gente conversar e construir um relatório de consenso”, disse.

Ele também afirmou ser possível votar a proposta até o recesso parlamentar. “O importante é nós votarmos até a segunda semana de julho, até o recesso.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

POLÍTICA - BOULOS QUESTIONA ATUAÇÃO DE ALCOLUMBRE

Ministro da Secretaria-Geral da Presidência reclama do travamento da PEC do fim da 6x1

Do Estadão Conteúdo

O ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, classificou como “inexplicável” o fato de o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), ainda não ter levado ao plenário a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que extingue a escala de trabalho 6x1, já aprovada pela Câmara dos Deputados.

“É inexplicável que o senador Davi Alcolumbre não tenha pautado isso ainda, diante de todo o clamor da sociedade brasileira”, disse, em entrevista à CNN Brasil. “Ele não pode transformar uma disputa política, uma disputa partidária, numa forma de travar uma pauta que é apoiada por 80% da população brasileira.”

Boulos afirmou ainda que os “sinais” enviados pelo Senado - tanto a rejeição da indicação do advogado-geral da União, Jorge Messias, ao Supremo Tribunal Federal (STF), quanto a decisão de não pautar o fim da escala 6x1, enquanto aprovava o que chamou de “Bolsa Agro” - não indicam disposição para composição nem para a “construção de um diálogo franco” com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

O Senado aprovou o projeto de lei 5.122/2023 (PL 512/2023), que institui regras abrangentes para a renegociação de dívidas do agronegócio. A proposta enfrenta um impasse com o governo, que classifica o projeto como uma “pauta-bomba” devido ao forte impacto fiscal, podendo ser vetada ou judicializada no STF.

O ministro classificou o projeto como resultado de “lobby setorial” e afirmou que o texto recebeu um “jabuti” - termo usado para definir a inclusão de um tema estranho à proposta original, geralmente de forma pouco transparente e em benefício de grupos específicos.

Segundo ele, a medida ampliou ao grande agronegócio mecanismos de renegociação de dívidas com prazos estendidos e períodos de carência, o que elevaria o impacto fiscal para quase R\$ 150 bilhões.

“A gente espera que o presidente da Câmara, (Hugo) Motta, não coloque isso para deliberação na Câmara dos Deputados. Essa é a expectativa do governo do presidente Lula”, disse Boulos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

POLÍTICA – FLÁVIO BOLSONARO DIZ QUE BRIGA COM MICHELLE É ‘PÁGINA VIRADA’

Após desavenças públicas com Michelle Bolsonaro, pré-candidato à presidência retoma o discurso de união e reforça desejo

Do Estadão Conteúdo



Flávio Bolsonaro tenta minimizar os efeitos negativos após ser duramente criticado por Michelle em vídeo publicado na semana passada

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) retomou o tom apaziguador ao falar em união e em deixar “pequenas diferenças de lado” para as próximas eleições. Durante discurso em Goiás, neste fim de semana, o pré-candidato à Presidência reforçou ainda seu interesse em ter uma vice mulher na disputa eleitoral.

A fala se dá após desavenças públicas com Michelle Bolsonaro que, na quarta-feira, 24, publicou um vídeo de quase 30 minutos no qual relata ter sido desrespeitada e maltratada por Flávio.

“É muito importante todos nós, sem exceção, estarmos cada vez mais unidos, deixarmos nossas pequenas diferenças de lado, porque muitas vezes os caminhos que nós escolhemos são diferentes, mas para chegar no mesmo destino, para alcançar o mesmo objetivo”, disse o senador e pré-candidato à Presidência da República.

Na noite anterior, ainda em Goiás, Flávio Bolsonaro falou em “bola pra frente” e disse que o embate era “página virada” ao responder perguntas de jornalistas após uma caminhada religiosa. Ele disse ainda que havia conversado com o pai, Jair Bolsonaro, e que estava “tudo bem”.

“Para ficar bem claro, da minha parte aqui, é bola pra frente, é página virada”, disse Flávio, que fez referência a uma blusa que vestia na cor branca: “Vim aqui com a blusa branca, da paz, pra olhar pra frente”.

Flávio ainda reforçou o interesse em contar com uma mulher para integrar a sua chapa presidencial como candidata à vice-presidente.

Na declaração, o senador fez menção a Ana Paula Rezende, vice na chapa de Wilder Morais (PL), cuja pré-candidatura ao governo de Goiás foi lançada no ato. “O Wilder é uma pessoa privilegiada de ter ao seu lado uma mulher tão qualificada como a Ana Paula. Eu peço a Deus, Ana, que eu também tenha o privilégio de ter uma vice tão qualificada quanto você”, disse Flávio.

Mal-estar O vídeo de Michelle Bolsonaro gerou desgaste na campanha de Flávio. Na gravação, Michelle disse que Flávio a humilhou durante uma ligação. O senador teria dito que “seria melhor” que a ex-primeira-dama ficasse “de fora das decisões do partido”.

“Ele foi muito ríspido, me desrespeitou e me maltratou ao telefone. E eu não tinha feito nada contra ele. Ele disse que seria melhor eu ficar fora das decisões do partido. Disse que eu havia chegado ontem e não entendia nada de política”, afirmou Michelle.

O embate entre madrastra e enteado relatado no vídeo teria sido motivado após Michelle ter criticado publicamente a decisão do diretório cearense do PL de apoiar a candidatura de Ciro Gomes ao governo do estado.

Outro fator que teria motivado a gravação do vídeo seria uma suspeita dela de que os “ataques” que sofria de comunicadores próximos aos irmãos Bolsonaro, como Paulo Figueiredo, Kim Paim, Allan dos Santos e Didi Redpill, seriam obra dos enteados.

Respostas de Flávio

A primeira resposta de Flávio veio na quarta-feira, em uma transmissão ao vivo pouco antes do jogo do Brasil contra a Escócia pela Copa do Mundo, às 19h. Ele procurou menosprezar o confronto. Por ser dia de jogo da Seleção Brasileira, afirmou que “nada nem ninguém” o aborreceria. Também disse se sentir “mais confiante” e “mais preparado” para a pré-candidatura à Presidência.

Já à noite, por volta de 23h, Flávio Bolsonaro mudou o posicionamento. Em uma longa nota, negou ter desrespeitado ou humilhado Michelle, e pediu desculpas. “Se o fiz em algum momento, mais uma vez, peço desculpas”, disse.

No texto, o senador invocou a família, os 24 anos de vida pública e o “equilíbrio” como supostas marcas de seu caráter, e disse ter “respeito e reconhecimento” pela madrasta.

Flávio também tentou virar o argumento contra ela: afirmou ter ligado na manhã daquela quarta-feira para convidá-la pessoalmente a uma reunião com lideranças femininas conservadoras, mas que o gesto “não foi correspondido”. Segundo Flávio, Michelle não atendeu, não retornou a ligação e, horas depois, publicou os vídeos.

Mudanças

Na quinta-feira, 25, Flávio Bolsonaro gravou um vídeo relendo o posicionamento que havia publicado na véspera. No entanto, com uma diferença: suprimiu o trecho em que afirmava ter ligado para Michelle na manhã de quarta-feira.

Ainda na quinta-feira, Michelle Bolsonaro voltou a se pronunciar. Ela publicou novo texto nas redes sociais, no qual disse que “não há briga nem competição”.

“Não tenho raiva de ninguém. Apenas esclareci uma situação que estava sendo deturpada. Não há briga nem competição”, escreveu, pedindo que não retirassem trechos de contexto “para gerar confusão”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - TECON SANTOS 10 DEVE IR A LEILÃO APÓS AS ELEIÇÕES, DIZ POMINI

Presidente da APS afirma que estudos estão concluídos, defende participação dos armadores e apresenta modelo de PPP para o canal de acesso

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Segundo o presidente da APS, os estudos técnicos para a modelagem do Tecon Santos 10 já foram concluídos e o processo depende apenas de uma definição do governo federal

JÁ PASSOU DA HORA DE REALIZARMOS O LEILÃO. VÁRIAS EMPRESAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS MANIFESTARAM INTERESSE, NÓS JÁ ESGOTAMOS OS ESTUDOS PARA A MODELAGEM. AGORA É DECISÃO POLÍTICA”

ANDERSON POMINI
presidente da APS

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse que o leilão do Tecon Santos 10 deverá ser realizado ainda neste ano, após as eleições, e defendeu um modelo de parceria público-privada (PPP) patrocinada para a concessão do canal de acesso ao Porto de Santos. As declarações foram dadas em entrevista ao programa Conexão Infra, da CNN Brasil, exibido na última quinta-feira (25).

O Tecon Santos 10 é considerado hoje o principal ativo da carteira de concessões do setor portuário. Com cerca de 650 mil metros quadrados, o terminal deverá dobrar a capacidade de movimentação de



contêineres no Porto de Santos, em resposta ao crescimento da demanda e à atual saturação operacional do complexo, estimada em 79,7%.

Segundo Pomini, os estudos técnicos para a modelagem do projeto já foram concluídos e o processo depende apenas de uma definição do governo federal. “Já passou da hora de realizarmos o leilão. Várias empresas nacionais e internacionais manifestaram interesse, nós já esgotamos os estudos para a modelagem. Agora é decisão política. O ministro [de Portos e Aeroportos] está aguardando apenas uma orientação de governo, que possivelmente ficará para depois das eleições, então deverá acontecer neste ano ainda”, afirmou.

O presidente da APS destacou que o Porto de Santos registra crescimento médio de 10% ao ano ao longo das últimas três décadas, considerando todas as cargas, e avaliou que a expansão da infraestrutura é indispensável para acompanhar esse ritmo, especialmente diante da expectativa de aumento da movimentação de produtos industrializados. “Não temos mais tempo a perder, o Porto de Santos precisa desse terminal”, declarou.

Pomini também voltou a defender a participação das companhias de navegação, os armadores, na disputa pelo Tecon Santos 10. Ao mesmo tempo, reiterou que as empresas que já operam terminais de contêineres no Porto de Santos deveriam participar apenas em uma eventual segunda etapa do certame, caso não haja propostas de novos operadores. Segundo ele, a medida ajudaria a evitar concentração de mercado.

PPP patrocinada

Na mesma entrevista, Pomini afirmou que a APS apresentou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) uma proposta de concessão do canal de acesso baseada em uma PPP patrocinada. Pelo modelo, a iniciativa privada ficaria responsável pela operação e manutenção do canal durante 30 anos, enquanto a autoridade portuária manteria o poder de decisão sobre o ativo.

“O Porto de Santos jamais poderá ser privatizado, pois envolve interesse nacional, mas outros serviços que são prestados pela autoridade portuária deverão ser privatizados. No caso do canal de acesso, por também ser estratégico, eu sou contra a privatização, mas sou a favor da chamada ‘PPP patrocinada’, em que o Porto de Santos escolhe uma empresa para que ela faça a gestão por 30 anos, mas sem perder a palavra final”, disse.

O presidente da APS também reafirmou sua posição contrária à privatização da autoridade portuária, tema discutido há décadas no setor. Para ele, a gestão do porto deve permanecer pública para garantir tratamento isonômico aos usuários e preservar interesses nacionais.

“Imagine se uma empresa fizesse a gestão do Porto de Santos, a qual navio ela daria prioridade? Ao que daria o maior lucro. A autoridade portuária não visa o lucro, visa atender os interesses nacionais”, afirmou.

Ao concluir, Pomini disse que esse é o modelo defendido pela APS para o canal de acesso. “Essa é a nossa modelagem: a entrega da administração do canal de acesso através da PPP patrocinada. Esse é o modelo que nós defendemos e apresentamos agora para a Antaq”, declarou.

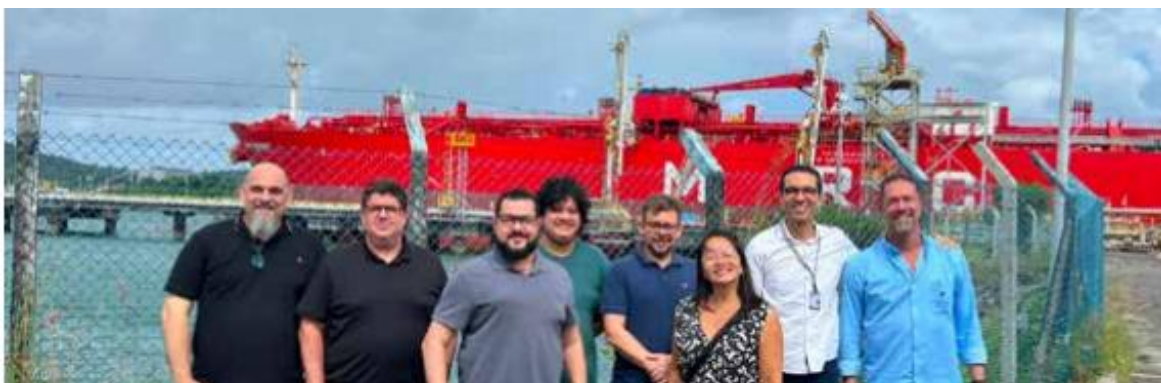
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - EQUIPE DO PORTO DE SANTOS REALIZA INTERCÂMBIO TÉCNICO NOS PORTOS DA BAHIA

Visita à Codeba incluiu agendas em Salvador e Aratu para conhecer processos de gestão, rotinas operacionais e infraestrutura

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A comitiva foi recepcionada pelo gerente administrativo da companhia, Alan Oliveira, que acompanhou toda a agenda técnica, e por Paulo Veiga, chefe de área do Porto de Aratu

Com o objetivo de promover a troca de experiências e fortalecer a cooperação entre as autoridades portuárias brasileiras, uma equipe técnica do Porto de Santos realizou, entre quinta-feira (25) e sexta-feira (26), uma visita institucional aos portos administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba).

A comitiva foi recepcionada pelo gerente administrativo da companhia, Alan Oliveira, que acompanhou toda a agenda técnica, e por Paulo Veiga, chefe de área do Porto de Aratu. Durante a visita, os gestores apresentaram a infraestrutura dos portos, as rotinas operacionais, os processos administrativos e as principais práticas de gestão adotadas pela companhia.

Ao longo dos dois dias de programação, os representantes do Porto de Santos conheceram o funcionamento do Porto de Salvador e do Porto de Aratu, acompanhando de perto o fluxo das operações, a estrutura das unidades e os processos que fazem parte da gestão portuária.

Para o gerente administrativo da Codeba, Alan Oliveira, a iniciativa reforça o compromisso das autoridades portuárias com a troca de conhecimento e a busca por soluções conjuntas. “A visita evidencia o reconhecimento das práticas adotadas pela Codeba e fortalece a cooperação entre as autoridades portuárias, contribuindo para a disseminação de conhecimento, o aperfeiçoamento da gestão pública e o desenvolvimento do sistema portuário nacional”, destacou.

O gerente de Administração de Recursos Humanos e Saúde Ocupacional do Porto de Santos, Tiago Rodrigues, avaliou positivamente a experiência e ressaltou o aprendizado proporcionado pela visita. “Saímos muito satisfeitos e bastante surpresos com as instalações. Conseguimos identificar oportunidades de melhoria para o Porto de Santos e também compartilhar sugestões que podem contribuir com a Codeba. Essa troca de experiências fortalece o trabalho das duas autoridades portuárias”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - ENGENHEIROS DO PARANÁ VISITAM OBRAS DO MOEGÃO EM PARANAGUÁ

Comitiva do Instituto de Engenharia conheceu detalhes técnicos do empreendimento, considerado a maior obra portuária em execução no país

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

Integrantes do Instituto de Engenharia do Paraná (IEP) realizaram uma visita técnica à Portos do Paraná e ao Moegão. O objetivo foi conhecer de perto as características técnicas da maior obra portuária em execução no Brasil, um marco para o corredor de exportação do Porto de Paranaguá.



Composta por 17 integrantes, a comitiva de engenheiros foi recebida no Palácio Taguaré, sede administrativa da Portos do Paraná, e em seguida visitou o complexo do Moegão

apresentação sobre o projeto e esclareceu dúvidas. Em seguida, o grupo visitou o complexo do Moegão, projeto que recebe investimento superior a R\$ 650 milhões.

“A intenção foi verificar a qualidade dessa obra excepcional. Como o projeto foi estruturado, as dimensões e os detalhes que você só conhece quando visita a obra. É por isso que estamos aqui e agradecemos ao porto por essa oportunidade”, destacou o engenheiro eletricista Nelson Gomez, presidente do instituto.

Bruna Calloni, gerente de Engenharia da Portos do Paraná, disse que foi uma satisfação receber os engenheiros em uma obra que está em fase final e possui características únicas no mundo. “A comitiva é composta por engenheiros experientes, que conhecem muitas obras no Brasil e mundo afora. Todos eles saíram maravilhados e elogiaram muito toda a nossa organização. Vindo de um grupo tão qualificado e experiente, é motivo de muito orgulho”, pontuou.

O presidente da entidade, que também é vice-presidente do Movimento Pró-Paraná, exaltou o projeto e os reflexos que ele trará para a economia do Paraná. “É uma obra que encantou pela qualidade técnica com que foi executada, pelos volumes imensos de aço, concreto, fios e pela sua parte mecânica, elétrica e de controle. Uma obra realizada dentro do orçamento, o que é raro de ver no Brasil, não só no setor público, mas também no setor privado”, concluiu Nelson Gomez.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTOS GAÚCHOS REGISTRAM MAIOR MOVIMENTAÇÃO PARA JANEIRO A MAIO DESDE 2016

Sistema administrado pela Portos RS movimentou 17,6 milhões de toneladas, com crescimento de 5,15% e avanço nas operações de contêineres

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O Porto do Rio Grande respondeu por 17.003.836 toneladas movimentadas entre janeiro e maio, o que representa uma alta de 5,3% em relação ao mesmo período do ano passado

A Portos RS registrou a maior movimentação de cargas para o período entre janeiro e maio desde 2016. Nos cinco primeiros meses de 2026, os portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre movimentaram 17.594.287 toneladas, resultado 5,15% superior ao registrado no mesmo intervalo do ano passado.

O desempenho ocorre em um momento de reconhecimento nacional da eficiência operacional do sistema portuário gaúcho. Recentemente, o Complexo Portuário do Rio Grande foi apontado como o

segundo mais eficiente do Brasil, reforçando a competitividade dos portos administrados pela Portos RS.

O Porto do Rio Grande respondeu por 17.003.836 toneladas movimentadas no período, crescimento de 5,3% em relação a 2025. A movimentação de contêineres também apresentou avanço expressivo, alcançando 420.327 TEU, alta de 12,45%.

Entre as principais cargas, destacaram-se a celulose, com crescimento de 15,18% e volume de 1,97 milhão de toneladas; o milho, que avançou 77,9% e ultrapassou 1,39 milhão de toneladas; e a soja em grão, com 1,88 milhão de toneladas movimentadas.

O Porto de Pelotas movimentou 434.744 toneladas no período, com destaque para as operações de toras de madeira. Já o Porto de Porto Alegre registrou 155.707 toneladas, crescimento de 41,6% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Ao todo, os portos administrados pela Portos RS receberam 1.550 embarcações entre janeiro e maio, evidenciando a intensa atividade logística dos terminais gaúchos.

Para o presidente da Portos RS, Fábio Machado, os resultados refletem a capacidade dos portos gaúchos de acompanhar o crescimento da demanda logística com eficiência e competitividade.

“O resultado demonstra a capacidade dos portos gaúchos de responder ao crescimento da demanda logística com eficiência e competitividade. Esse desempenho fortalece a posição do Rio Grande do Sul como uma das principais plataformas logísticas do país e amplia sua capacidade de atrair investimentos”, destaca.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

TRANSPORTES – NAVEGAÇÃO - ABAC E FEMAR FIRMAM PARCERIA PARA FORMAR OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

Programa será custeado pelas empresas associadas e prevê, em uma segunda etapa, a formação de oficiais de máquinas

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O contrato foi assinado pelo diretor-presidente da Abac, Julian Thomas, e marca o início da parceria entre a entidade e a Femar para a execução do programa de capacitação

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) assinou, na última quinta-feira (26), um contrato com a Fundação de Estudos do Mar (Femar) para a

formação de novos oficiais da Marinha Mercante. O acordo foi firmado na Escola de Guerra Naval e prevê, inicialmente, a capacitação de oficiais de náutica, incluindo a etapa de aulas na Femar e o estágio embarcado, conforme as normas estabelecidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), da Marinha do Brasil.

Segundo a Abac, o programa foi estruturado ao longo do último ano em conjunto com as empresas associadas à entidade para ampliar a oferta de profissionais qualificados para atuar na navegação brasileira.

A formação será financiada integralmente pelas empresas participantes, sem custos para os futuros oficiais. Em uma etapa posterior, a iniciativa também deverá contemplar a formação de oficiais de máquinas.

O contrato foi assinado pelo diretor-presidente da Abac, Julian Thomas, e marca o início da parceria entre a entidade e a Femar para execução do programa de capacitação.

De acordo com a Abac, a certificação da Femar para oferecer o curso ocorreu após o cumprimento das exigências previstas nas normas da Diretoria de Portos e Costas. A entidade também atribuiu à DPC apoio ao desenvolvimento da iniciativa desde sua concepção.

Na avaliação da associação, a parceria entre Abac, Femar e Diretoria de Portos e Costas busca ampliar a disponibilidade de oficiais qualificados para a Marinha Mercante e atender à demanda das empresas de navegação brasileiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - PORTOS INTELIGENTES E O FUTURO DA LOGÍSTICA GLOBAL



BRUNO GALOTI ORLANDI

Secretário de Assuntos Portuários e Emprego da Prefeitura de Santos, mestre e doutorando em Gestão e Políticas Públicas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV)
opinioao@portalbenews.com.br

A transformação digital já não é mais uma tendência no setor portuário. Ela é um fator direto de competitividade. Em um cenário de cadeias logísticas mais longas, volumes crescentes e exigência por previsibilidade, quem opera com mais eficiência atrai carga, reduz custos e ganha espaço no comércio global.

O aumento do tamanho dos navios e a complexidade das operações elevaram o nível de exigência. Hoje, não basta ter infraestrutura física. É preciso coordenação entre terminais, integração com outros modais e capacidade de resposta em tempo real.

É nesse ponto que entram os chamados portos inteligentes. O conceito não se resume à automação. Ele envolve integração de sistemas, digitalização de processos, uso de dados em tempo real, sensores, inteligência aplicada à operação e ferramentas que aumentam a previsibilidade das decisões logísticas.

Na prática, isso se traduz em menos ociosidade, melhor uso de pátio, redução de filas, maior eficiência na janela de atracação e melhor planejamento de toda a cadeia.

Portos como Roterdã, Singapura e Hamburgo já operam em níveis avançados de integração digital. Em Roterdã, o uso intensivo de dados e modelos de simulação permite aumentar a previsibilidade e otimizar o fluxo de cargas. Em Singapura, a digitalização reforça sua posição como um dos principais hubs logísticos globais, com elevada eficiência na conexão entre cargas e modais. Em Hamburgo, sistemas inteligentes ajudam a coordenar o tráfego e integrar porto e cidade de forma mais fluida.

O ponto comum entre esses casos não é a tecnologia em si, mas o ganho operacional: mais velocidade, menos gargalo e maior confiabilidade.

Esse movimento já impacta diretamente o Porto de Santos. Maior complexo portuário da América Latina, o porto opera sob crescente pressão de demanda e complexidade logística. Isso torna a eficiência operacional um fator central para manter competitividade no comércio internacional.

A digitalização das operações não é mais opcional. Sistemas de gestão de pátio, agendamento de caminhões, rastreabilidade de cargas e integração de dados entre agentes já fazem parte da realidade e tendem a avançar ainda mais.

Um ponto importante nesse processo é o impacto sobre o trabalho. A modernização não elimina a necessidade de mão de obra, mas muda o perfil das funções. Atividades operacionais repetitivas tendem a ser reduzidas, enquanto crescem funções ligadas a análise de dados, tecnologia, manutenção especializada, automação e gestão de sistemas logísticos.

Portos mais eficientes não significam menos emprego. Significam empregos mais qualificados e uma cadeia logística mais robusta, capaz de sustentar maior volume de operação e atrair novos investimentos.

No fim, o fator determinante não é apenas tecnologia disponível, mas capacidade de implementação. Portos que conseguem integrar sistemas, qualificar equipes e reorganizar processos avançam mais rápido na disputa global por cargas.

E é isso que define o cenário atual: eficiência virou diferencial competitivo — e, cada vez mais, condição de permanência no jogo.

Bruno Galoti Orlandi escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos publicados às segundas-feiras

PORTOS MAIS EFICIENTES NÃO SIGNIFICAM MENOS EMPREGO. SIGNIFICAM EMPREGOS MAIS QUALIFICADOS E UMA CADEIA LOGÍSTICA MAIS ROBUSTA, CAPAZ DE SUSTENTAR MAIOR VOLUME DE OPERAÇÃO E ATRAIR NOVOS INVESTIMENTOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - ARCO METROPOLITANO DE MACEIÓ INICIA INSTALAÇÃO DE VIGAS DE VIADUTO

Nova etapa das obras contempla estrutura no entroncamento da BR-349/AL e integra a duplicação de 16,2 quilômetros da BR-424

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O Arco Metropolitano de Maceió recebe investimento de R\$ 266,7 milhões e contempla a duplicação de 16,2 quilômetros da BR-424/AL, entre os quilômetros 92 e 108,2

As obras do Arco Metropolitano de Maceió entraram em uma nova fase no domingo (28) com o início da instalação das vigas que irão compor um dos viadutos previstos no empreendimento, localizado no entroncamento da antiga AL-101, atual BR-349/AL. A estrutura integra as intervenções de duplicação da BR-424/AL e faz parte do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Segundo o Ministério dos Transportes, serão instaladas 18 vigas longarinas, nove em cada sentido da rodovia, com o auxílio de dois guindastes. O viaduto terá 60 metros de comprimento, 24 metros de largura e 6,4 metros de altura. A operação está prevista para ocorrer ao longo de quatro dias.

O empreendimento recebe investimento de R\$ 266,7 milhões e contempla a duplicação de 16,2 quilômetros da BR-424/AL, entre os quilômetros 92 e 108,2. De acordo com o governo federal, a obra integra um conjunto de aproximadamente R\$ 4 bilhões destinados à infraestrutura de transportes em Alagoas.

As intervenções incluem serviços de terraplenagem e pavimentação, implantação de vias marginais, restauração da pista existente, construção de outros dois viadutos — nos entroncamentos com a BR316/AL e com o Polo Industrial —, além da restauração e do alargamento da ponte sobre o Rio Remédio e da construção de uma nova estrutura no mesmo local.

O Ministério dos Transportes estima que mais de 13 mil motoristas utilizam diariamente o trecho atendido pela obra. Segundo a pasta, a duplicação deverá ampliar a fluidez do tráfego e a segurança viária em uma rota utilizada para o transporte de cargas na Região Metropolitana de Maceió.

Durante a instalação das vigas, o trânsito passará por alterações temporárias. Na primeira etapa dos trabalhos, no sentido Maceió-Praia do Francês, os veículos serão direcionados para um desvio pela rotatória próxima ao antigo posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF), enquanto o fluxo no sentido oposto permanecerá inalterado.

“O objetivo é tirar o trânsito pesado de dentro de Maceió e resolver gargalos como esse entroncamento. Vamos conseguir ter um fluxo permanente, sem interrupções, e melhorar muito o tráfego para quem segue em direção à Barra de São Miguel e para o polo industrial”, afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

Na segunda etapa da operação, durante a instalação das nove vigas restantes, no sentido Praia do Francês-Maceió, o tráfego será desviado para uma pista operacional implantada no canteiro central, permitindo a circulação em ambos os sentidos. O trecho contará com sinalização reforçada e apoio da Polícia Rodoviária Federal e do Batalhão de Polícia de Trânsito de Alagoas (BPTran). Não haverá execução de serviços no período noturno.



Segundo George Santoro, o empreendimento vai proporcionar um fluxo permanente e melhorar o tráfego para quem segue em direção à Barra de São Miguel e ao polo industrial

O superintendente regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) em Alagoas, André Paes, afirmou que as alterações no trânsito foram planejadas para garantir a segurança durante a execução dos serviços. “O principal ponto aqui é a

segurança do usuário. Por isso que a gente faz esses desvios. A gente sabe que tem um leve transtorno para a população, mas para um bem maior, que é a obra do Arco Metropolitano”, disse.

Além do Arco Metropolitano, o Ministério dos Transportes informou que estão em andamento no estado outras obras, como a duplicação da BR-101/AL, a revitalização da BR316/AL e a reconstrução do posto fiscal de Porto Real do Colégio, onde será implantado um Ponto de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - ANP DIVULGA EMPRESAS HABILITADAS PARA LEILÕES DE PETRÓLEO E GÁS

Interessadas deverão manifestar interesse em áreas específicas e apresentar garantia de oferta até o próximo dia 21 de julho

Do Estadão Conteúdo

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) divulgou a lista de empresas habilitadas a participar dos próximos ciclos da Oferta Permanente de Partilha (OPP) e da Oferta Permanente de Concessão (OPC), ambos previstos para 7 de outubro. Ao todo, 19 companhias estão aptas para o 4º Ciclo e outras 46 para concorrer ao 6º Ciclo. A habilitação, no entanto, não garante a participação efetiva nos leilões, segundo o regulador. Para apresentar as propostas individualmente ou liderar consórcios, as empresas deverão manifestar interesse em áreas específicas e apresentar garantia de oferta até o próximo dia 21 de julho. As companhias que não cumprirem essa etapa ainda poderão participar, desde que integrem consórcios liderados por empresas que tenham declarado interesse dentro do prazo. Na Oferta Permanente de Partilha, quatro empresas passaram a integrar a lista de inscritas durante o atual ciclo: Galp Energia Brasil, Kufpec E&P Brasil, Repsol Exploração Brasil e Repsol Sinopec Brasil. O edital reúne atualmente 23 blocos exploratórios localizados nas bacias de Campos e Santos, dentro do polígono do pré-sal e de áreas estratégicas. A ANP informará, até 6 de agosto, quais os blocos receberam as declarações de interesse e estarão, de fato, disponíveis na sessão pública. Já na Oferta Permanente de Concessão, a agência ANP tem 46 empresas com inscrição ativa. Dessas, seis solicitaram habilitação durante o ciclo, embora três ainda dependam da entrega de documentação até 8 de julho para concluir o processo. O edital contempla 495 blocos exploratórios e cinco áreas com acumulações marginais, distribuídos em 38 setores de 11 bacias sedimentares. Assim como na OPP, a relação definitiva dos setores que irão a leilão será divulgada em 6 de agosto. Os ciclos da Oferta Permanente são o principal mecanismo utilizado pela ANP para disponibilizar áreas de exploração e produção de petróleo e gás natural. No modelo de partilha, aplicado às áreas do pré-sal e consideradas estratégicas, a União divide com as empresas o petróleo produzido. Já no regime de concessão, as companhias assumem os riscos da exploração e, em caso de descoberta comercial, tornam-se proprietárias da produção, mediante pagamento das participações governamentais previstas em contrato. Os preços do diesel e do gás de cozinha caíram em junho, enquanto a gasolina registrou uma leve alta, informa o Levantamento de Preços da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) publicado na sexta-feira. O preço do diesel caiu 0,98% e do botijão de 13 quilos de GLP, 0,83%. Já a gasolina registrou alta de 0,15%. Em relação ao desempenho dos preços na semana de 21 a 27 de junho, na comparação com a semana anterior, o preço da gasolina ficou estável, em R\$ 6,62 o litro; o diesel recuou 0,5%, para R\$ 7,05 o litro; e o gás de cozinha caiu 0,4%, para R\$ 114,02 o botijão de 13 quilos. Os maiores preços do diesel e da gasolina foram encontrados no Guarujá, São Paulo, a R\$ 9,79 e R\$ 9,69 o litro, respectivamente. Já o gás de cozinha mais caro foi registrado em Boa Vista, Roraima, a R\$ 156,00 o botijão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - ANP DIVULGA EMPRESAS HABILITADAS PARA LEILÕES DE PETRÓLEO E GÁS

Interessadas deverão manifestar interesse em áreas específicas e apresentar garantia de oferta até o próximo dia 21 de julho

Do Estadão Conteúdo

O edital da OPP reúne atualmente 23 blocos exploratórios localizados nas bacias de Campos e Santos

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) divulgou a lista de empresas habilitadas a participar dos próximos ciclos da Oferta Permanente de Partilha (OPP) e da Oferta



Permanente de Concessão (OPC), ambos previstos para 7 de outubro. Ao todo, 19 companhias estão aptas para o 4º Ciclo e outras 46 para concorrer ao 6º Ciclo.

A habilitação, no entanto, não garante a participação efetiva nos leilões, segundo o regulador. Para apresentar as propostas individualmente ou liderar consórcios, as empresas deverão manifestar interesse em áreas específicas e apresentar garantia de oferta até o próximo dia 21 de julho.

As companhias que não cumprirem essa etapa ainda poderão participar, desde que integrem consórcios liderados por empresas que tenham declarado interesse dentro do prazo.

Na Oferta Permanente de Partilha, quatro empresas passaram a integrar a lista de inscritas durante o atual ciclo: Galp Energia Brasil, Kufpec E&P Brasil, Repsol Exploração Brasil e Repsol Sinopec Brasil.

O edital reúne atualmente 23 blocos exploratórios localizados nas bacias de Campos e Santos, dentro do polígono do pré-sal e de áreas estratégicas. A ANP informará, até 6 de agosto, quais os blocos receberam as declarações de interesse e estarão, de fato, disponíveis na sessão pública. Já na Oferta Permanente de Concessão, a agência ANP tem 46 empresas com inscrição ativa. Dessas, seis solicitaram habilitação durante o ciclo, embora três ainda dependam da entrega de documentação até 8 de julho para concluir o processo. O edital contempla 495 blocos exploratórios e cinco áreas com acumulações marginais, distribuídos em 38 setores de 11 bacias sedimentares. Assim como na OPP, a relação definitiva dos setores que irão a leilão será divulgada em 6 de agosto.

Os ciclos da Oferta Permanente são o principal mecanismo utilizado pela ANP para disponibilizar áreas de exploração e produção de petróleo e gás natural. No modelo de partilha, aplicado às áreas do pré-sal e consideradas estratégicas, a União divide com as empresas o petróleo produzido.

Já no regime de concessão, as companhias assumem os riscos da exploração e, em caso de descoberta comercial, tornam-se proprietárias da produção, mediante pagamento das participações governamentais previstas em contrato

Preços

Os preços do diesel e do gás de cozinha caíram em junho, enquanto a gasolina registrou uma leve alta, informa o Levantamento de Preços da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) publicado na sexta-feira. O preço do diesel caiu 0,98% e do botijão de 13 quilos de GLP, 0,83%. Já a gasolina registrou alta de 0,15%.

Em relação ao desempenho dos preços na semana de 21 a 27 de junho, na comparação com a semana anterior, o preço da gasolina ficou estável, em R\$ 6,62 o litro; o diesel recuou 0,5%, para R\$ 7,05 o litro; e o gás de cozinha caiu 0,4%, para R\$ 114,02 o botijão de 13 quilos.

Os maiores preços do diesel e da gasolina foram encontrados no Guarujá, São Paulo, a R\$ 9,79 e R\$ 9,69 o litro, respectivamente. Já o gás de cozinha mais caro foi registrado em Boa Vista, Roraima, a R\$ 156,00 o botijão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

PETRÓLEO E GÁS - LULA DEFENDE PARTICIPAÇÃO NA PETROBRAS

Presidente descarta ingerência, mas diz que o governo tem o papel de discutir prioridades
Do Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou que o governo não tem a função de ingerência na Petrobras, em bora tenha um papel de “discutir estrategicamente” as prioridades da companhia.

Ele participou na sexta-feira da cerimônia que marcou a retomada das obras da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III (UFN-III), em Mato Grosso do Sul (MT).

“O governo não tem ingerência na Petrobras. O que eu não abro mão é de discutir estrategicamente o papel da Petrobras no Brasil. Vira e mexe, aparece um governante nesse país que quer vender a Petrobras, que faz denúncia e acusa ser uma empresa deficitária. Quando eles percebem que não vão poder vender a Petrobras, eles começam a vender pedaço”, declarou.

A UFN-III integra o Novo PAC e receberá investimentos de mais de R\$ 5 bilhões para sua conclusão, de acordo com informações do Planalto. A cerimônia está sendo realizada em Três Lagoas (MT). Houve assinatura dos principais contratos para a conclusão da planta.

A fábrica estava paralisada desde 2015 e teve sua retomada confirmada pela Petrobras após nova “reavaliação técnica e econômica que atestou a viabilidade do projeto e sua aderência ao Plano de Negócios 2026- 2030 da companhia”, ainda de acordo com o governo federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

ENERGIA - ANEEL DESTINARÁ ATÉ R\$ 5,6 BI PARA DAR ALÍVIO NA CONTA DE LUZ

Agência vai usar recursos da repactuação de dívidas das geradoras hidrelétricas para reduzir tarifas ao consumidor em 19 est

Do Estadão Conteúdo



A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) formalizou os termos para que o valor de até R\$ 5,636 bilhões seja usado como redutor nas tarifas de energia elétrica de consumidores em 19 estados. Essa é a estimativa do que será arrecadado, no total, com repactuação de dívidas das geradoras hidrelétricas com a utilização de áreas públicas, encargo conhecido como Uso de Bem Público (UBP).

Representantes de diversas empresas estiveram na sede da reguladora para assinar aditivos aos respectivos contratos de concessão. Pelo balanço apresentado, 29 usinas tiveram repactuação e 22 empresas aderiram. O pagamento já efetuado, até o momento, é de R\$ 468 milhões, considerando cinco contratos.

A diretoria da reguladora já havia decidido fazer uma distribuição que busca equilibrar os balanços de custos das distribuidoras. Ou seja, com cada concessionária recebendo uma parte proporcional do recurso. Com isso, todos os consumidores de baixa tensão nas áreas beneficiadas vão perceber reajustes tarifários abaixo ou próximo de 4,51%, patamar que ainda pode variar um pouco.

O nível é muito abaixo dos percentuais inicialmente previstos. As previsões iniciais, para os consumidores dessas concessionárias, apontavam para reajustes elevados, a depender da empresa. Por exemplo: para a antiga Amazonas Energia, a estimativa era de elevação média de 23,15%, considerando baixa e alta tensão. Porém, foi aprovada alta média de 3,79% para baixa tensão. A redução significativa foi possível porque a reguladora já considerou o redutor tarifário via UBP.

“Cada uma dessas adesões (dos geradores) representa uma escolha pela cooperação, pela responsabilidade compartilhada e pelo compromisso com o equilíbrio do setor elétrico brasileiro. É preciso contextualizar o momento que estamos vivendo de forte pressão tarifária”, declarou o diretor-geral da Aneel, Sandoval Feitosa. Ele explicou que, na prática, haverá a transformação em obrigação contratual em alívio nas tarifas.

Foi a Lei nº 15.235/2025 que abriu a possibilidade de as geradoras quitarem o montante anual do UBP à vista, com desconto de 50%. Também foi previsto que o pagamento adiantado pelas geradoras seria revertido em desconto para os consumidores cativos de energia nas áreas da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) e da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

(Sudene). Além de todas as distribuidoras das regiões Norte e Nordeste, a medida vai abarcar Mato Grosso e partes de Minas Gerais e do Espírito Santo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

ENERGIA - AGÊNCIA MANTÉM BANDEIRA AMARELA

Do Estadão Conteúdo

O diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Sandoval Feitosa, afirmou que a bandeira tarifária para o mês de julho será amarela, mantendo o mesmo patamar verificado desde maio. Nesse nível, os consumidores de energia elétrica terão custo adicional de R\$ 1,885 a cada 100 kWh consumidos.

A maior parte das projeções já apontava para esse resultado. A cobrança é menor que a aplicada em julho do ano passado, quando vigorou a bandeira vermelha patamar 1, adicional de R\$ 4,46 a cada 100 kWh consumidos.

Feitosa explicou que a bandeira amarela reflete, desde o mês de abril, condições menos favoráveis de geração no País, típicas do período seco. Nesse período, há redução nos níveis dos reservatórios das hidrelétricas e necessidade de acionamento de térmicas que possuem custo mais elevado.

O acionamento da bandeira amarela foi feito após o volume de chuvas ficar abaixo da média, com projeções que já apontavam nesse sentido. De janeiro a abril deste ano, a bandeira tarifária permaneceu verde, tendo vista as condições favoráveis à geração de energia no País.

O fenômeno do El Niño, no segundo semestre deste ano, com seu efeito no aumento das temperaturas e redução das chuvas no Norte e Nordeste do País, reforça essa perspectiva de bandeiras tarifárias mais caras ao longo do ano.

O volume de chuvas em março passado esteve em nível considerado satisfatório. Houve um aumento no volume de chuvas em fevereiro, resultando na elevação do nível dos reservatórios das usinas hidrelétricas. Em janeiro, o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) anunciou um conjunto de ações consideradas preventivas para o atendimento eletroenergético de 2026, tendo em vista os alertas sobre armazenamento de hidrelétricas.

Além do risco hidrológico (GSF), gatilho para o acionamento das bandeiras mais caras, outro fator de peso é o aumento do Preço de Liquidação de Diferenças (PLD) - valor calculado para a energia a ser produzida em determinado período.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

BE JOB – OPINIÃO – GESTÃO - A HORA ERRADA DA PESSOA CERTA



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial, diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinioao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

O talento pode acelerar a jornada. Mas liderança continua sendo uma competência construída.

“A natureza não dá saltos” Carl Linnaeus (1707-1778), botânico, zoólogo e médico sueco, um dos pioneiros da Ecologia”

É essa uma das maiores responsabilidades da organização que pretende fortalecer, de forma consistente e duradoura, suas lideranças: criar ambientes onde o potencial tenha tempo para amadurecer e coragem para aprender, sem ser desperdiçado pela pressa.



Ao longo da história, a humanidade e, mais recentemente, o mundo corporativo alimentam um debate que começa com a pergunta incorreta: líderes nascem prontos? Poucas discussões são tão relevantes para o desenvolvimento de líderes quanto essa.

A resposta é menos simples — e muito mais útil.

Sim, algumas pessoas nascem com características que favorecem o exercício da liderança. Capacidade de comunicação, curiosidade intelectual, coragem para decidir, facilidade para influenciar, inteligência emocional ou senso de responsabilidade podem surgir muito cedo. Ignorar esse fato seria negar o que já se demonstrou sobre personalidade e comportamento humano.

O equívoco não é acreditar que líderes nascem. É acreditar que nascer com talento dispensa o processo de formação. Não é verdade!

Décadas de pesquisas sobre desempenho de excelência, conduzidas por Anders Ericsson, demonstram que o desenvolvimento consistente de competências depende mais da prática do que de aptidões naturais. O talento pode representar uma vantagem inicial. A excelência, é construída.

Essa conclusão dialoga com os estudos da psicóloga Carol Dweck sobre a mentalidade de crescimento. Pessoas que acreditam ser possível desenvolver suas capacidades aprendem mais, persistem diante das dificuldades e transformam potencial em competência e resultados.

Da mesma forma que alguém pode nascer com extraordinária aptidão para a música e jamais se tornar um grande pianista sem anos de estudo, um potencial líder jamais alcançará sua plenitude sem dedicação ao aprendizado contínuo.

O “DNA” pode reduzir o tempo da caminhada, mas jamais a eliminará.

Liderança é uma competência. E elas não amadurecem espontaneamente. São construídas com estudo, prática, observação, feedback, reflexão e, sobretudo, disciplina.

Disciplina para aprender, para ouvir, rever convicções e, acima de tudo, para admitir erros. Para continuar evoluindo quando a experiência cria a confortável ilusão de que já não há mais o que aprender. É uma sensação sedutora. Mas continua sendo uma ilusão.

É essa disciplina — muito mais do que o talento — que transforma potencial em liderança.

Ainda centrado na figura do líder em si, existe outra dimensão que considero igualmente importante.

Nunca consegui acreditar na ideia de que alguém possa ser um grande líder dentro da empresa e uma pessoa completamente diferente quando deixa o trabalho.

Ao longo da vida, exercemos muitos papéis. Somos profissionais, pais, mães, filhos, amigos, cônjuges e cidadãos. Cada contexto exige comportamentos específicos, mas quem desempenha todos esses papéis continua sendo a mesma pessoa.

Não acredito em uma liderança compartimentalizada. O ser humano, em sua essência, é um só.

A liderança não é um personagem que vestimos pela manhã e abandonamos ao final do expediente. Estamos falando dos valores que orientam nossas escolhas. Da coerência entre aquilo que defendemos e aquilo que praticamos. Liderar é, antes de tudo, dar o exemplo.

O líder ensina quando decide, quando escuta, quando respeita e quando mantém a palavra. Brilha quando trata com dignidade quem não pode lhe oferecer qualquer vantagem.

Sua equipe observa tudo. Seus pares observam tudo. Sua família observa tudo. A sociedade também.



A credibilidade de um líder não conhece horário comercial. É construída pela coerência entre caráter, comportamento e decisões.

A gestão de pessoas também se revela pela forma como a organização prepara seus futuros líderes.

Saber identificar um potencial líder é importante, tanto quanto saber esperar o momento certo para promovê-lo.

A necessidade, a saída inesperada de um gestor ou a pressão por resultados frequentemente levam empresas a antecipar promoções. Confunde-se potencial com prontidão. O que parece uma solução pode transformar-se em um problema permanente.

Promover cedo demais pode destruir aquilo que se pretendia desenvolver.

O primeiro prejuízo recai sobre o profissional. Ao assumir responsabilidades para as quais ainda não desenvolveu repertório, aumenta a probabilidade de desgaste, perda de confiança e frustração. Em alguns casos, uma carreira promissora jamais recupera plenamente esse impacto.

Existe um segundo prejuízo, igualmente relevante.

Toda promoção comunica uma mensagem. Uma aula silenciosa sobre aquilo que a organização valoriza.

Quando uma empresa abandona seu próprio método para responder à urgência do momento, transmite à equipe que planejamento pode ser substituído pela improvisação, que disciplina pode ceder lugar à ansiedade e que os processos existem apenas enquanto são convenientes.

O resultado é devastador.

As pessoas deixam de acreditar no desenvolvimento consistente e passam a acreditar que crescer depende muito mais das circunstâncias do que da preparação. Alguns passam a esperar apenas a oportunidade certa; outros aprendem que a urgência vale mais do que a competência. Assim nasce um ecossistema que enfraquece a formação de futuras lideranças.

A cultura organizacional passa a comunicar que a urgência vale mais do que o preparo.

Organizações maduras resistem a essa tentação.

Compreendem que a formação de líderes exige os mesmos atributos que esperam de seus futuros gestores: disciplina, método, constância, paciência e visão de longo prazo.

A natureza realmente não dá saltos. A liderança, também não deveria.

Algumas pessoas largam alguns metros à frente. O talento natural oferece vantagem inicial. Mas nenhuma vantagem genética atravessa sozinha a linha de chegada.

É a disciplina que sustenta o desenvolvimento executivo e distingue líderes preparados daqueles que apenas chegaram cedo ao cargo.

É essa uma das maiores responsabilidades da organização que pretende fortalecer, de forma consistente e duradoura, suas lideranças: criar ambientes onde o potencial tenha tempo para amadurecer e coragem para aprender, sem ser desperdiçado pela pressa.

Formar um líder leva anos. Perdê-lo, apenas alguns meses.

Recuperar a confiança de uma equipe, depois que ela percebe que a organização abriu mão dos próprios princípios por causa da urgência, pode levar ainda mais tempo.

Hudson Carvalho é diretor-executivo da BE Academy. Consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas, atua também como diretor regional da Wisdom – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) para o ABCD e Baixada Santista (SP) e diretor executivo da Elabore-Online – Pessoas e Resultados. Ele escreve semanalmente para o BE News, com seus artigos sendo publicados às segundas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

FINANÇAS - STABLECOINS AMEAÇAM INTEGRIDADE FINANCEIRA, DIZ ESTUDO DO BIS

Banco de Compensações Internacionais vê riscos à prevenção de atividades ilícitas no sistema monetário, além de estímulo à dolarização

Do Estadão Conteúdo



O BIS alerta para o risco de “dolarização da stablecoin” em países emergentes. A demanda por esse tipo de ativo estrangeiro cria desafios à soberania monetária

As stablecoins - criptomoedas baseadas em ativos mais estáveis, como dólar, euro e metais preciosos - podem remodelar o sistema de pagamentos, prometendo transferências mais rápidas e baratas. Mas, segundo o Banco de Compensações Internacionais (BIS, na sigla em inglês), o desenho atual oferece riscos, podendo ameaçar a integridade financeira.

O BIS reconhece que as stablecoins mostram o potencial da tokenização, que é a transformação de ativos financeiros em digitais, mas conclui que, no desenho atual, elas não garantem as propriedades fundamentais do dinheiro. “A inovação digital pode tornar os pagamentos e a intermediação financeira mais eficientes, mas precisa preservar a confiança no dinheiro”, afirma o relatório anual publicado na semana passada.

Para isso, as inovações devem permitir que a “tecnologia sirva, e não enfraqueça, as funções públicas do sistema monetário”.

O BIS aponta que 99,4% das stablecoins lastreadas em moeda são atreladas ao dólar. O volume anual de transações com stablecoins foi estimado em US\$ 28 trilhões em 2025, segundo o BIS. Esse montante pode parecer alto, mas ainda equivale a menos de três semanas dos volumes de liquidação dos maiores sistemas de pagamento por atacado dos EUA. Já a capitalização de mercado das stablecoins era de cerca de US\$ 320 bilhões no fim de maio de 2026, número também “modesto”, segundo relatório.

As stablecoins são descritas no relatório anual do BIS como tokens privados em blockchains públicas - bancos de dados que permitem que uma parte faça transação com outra -, que tentam manter valor estável, mas sem o arcabouço institucional que sustenta o dinheiro no sistema de dois níveis - o BIS diz que um sistema monetário eficaz depende de duas propriedades, uma unidade de conta comum e um dinheiro equivalente a outro.

Neste ponto, há um dos problemas das stablecoins, que circulam em múltiplas blockchains que não se comunicam bem entre si. Há ainda o fato de que um token “com o mesmo nome” em redes diferentes não é automaticamente equivalente, prejudicando a interoperabilidade, uma característica essencial do dinheiro.



Nesse ambiente, as stablecoins representam uma parte significativa da atividade ilícita em blockchain. Além disso, por circularem em blockchains públicas com “pseudonimato” elas podem enfraquecer controles de lavagem de dinheiro, financiamento ao terrorismo e os mecanismos que permitem conhecer melhor o cliente por trás de cada transação. Em bancos regulados, clientes e transações são rotineiramente checados, além de relatarem atividades suspeitas. Assim, o BIS defende a inovação para “além das stablecoins” para preservar confiança no dinheiro.

Dolarização

No caso dos países emergentes, o BIS alerta para o risco de “dolarização da stablecoin”, com a demanda por esse tipo de ativo estrangeiro alterando fluxos de capital, a dinâmica cambial e criando desafios à soberania monetária. Além disso, podem facilitar a evasão de controles de capital, com restrições de governos tendendo a ser imperfeitas por causa da natureza digital desses ativos.

Para os governos, o texto defende duas frentes de política pública. A primeira é corrigir fragilidades dos arranjos atuais de stablecoins para mitigar riscos; a segunda é levar os ganhos da tokenização para dentro do sistema monetário de dois níveis, com o dinheiro do banco central como âncora.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

FINANÇAS - PIX LIDERA PAGAMENTO EM MEIOS DIGITAIS

Segundo pesquisa da Febraban, uso deste modelo também cresceu em maquininhas

Do Estadão Conteúdo

O Pix é o principal meio de pagamento em canais digitais e cresce em canais físicos e maquininhas, aponta a pesquisa Febraban de Tecnologia Bancária 2026. Em 2025, os pagamentos via Pix em canais digitais subiram 20%, atingindo a marca de 30,1 bilhões de transações.

Nos canais físicos, que incluem maquininhas, agências e caixas eletrônicos, o Pix registrou uma expansão anual de 61%, somando 2,1 bilhões de transações. O cartão de crédito viu alta de 6%, a 12,65 bilhões de transações e o débito caiu 1%, mas ainda tem o maior número absoluto em pagamentos físicos (21,5 bilhões).

O desempenho nas maquininhas (POS) é um destaque à parte, com um salto de 54% no uso do Pix, enquanto o cartão de crédito cresceu 8% e o débito apresentou queda de 4% no mesmo período.

De acordo com o diretor executivo de Inovação, Produtos e Segurança da Febraban, Ivo Mósca, os dados refletem uma mudança estrutural no mercado. “Vemos concorrência direta do Pix com o cartão de débito”, afirmou em coletiva de imprensa sobre a pesquisa. Ele pondera que o Pix não é concorrente direto do cartão de crédito.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

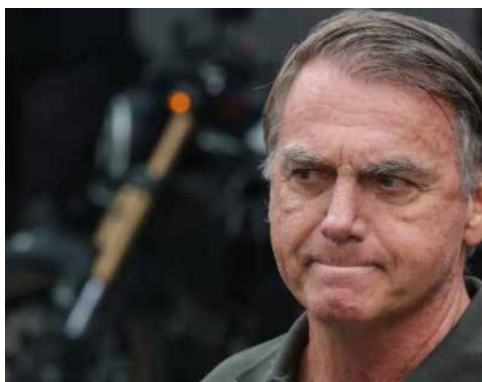
Data: 29/06/2026

JUSTIÇA - BOLSONARO NEGA ‘FALTA GRAVE’ E PEDE MANUTENÇÃO DA DOMICILIAR

Se o STF entender que houve falta grave no caso da arma apreendida, o ex-presidente pode voltar a cumprir pena na Papudinha

Estadão Conteúdo

A defesa de Jair Bolsonaro pediu ao ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), que não considere a apreensão de uma arma em nome do ex-presidente como “falta grave”, e que mantenha a prisão domiciliar, cujo prazo inicial de 90 dias terminou na sexta-feira, 26.



A pistola foi apreendida com um militar do Exército no dia 15 de junho durante uma blitz de trânsito no Distrito Federal. Se o episódio for considerado uma falta grave no âmbito da Lei de Execução Penal, Bolsonaro poderá sofrer sanções, inclusive perder o direito à domiciliar.

O prazo para a prisão domiciliar de Jair Bolsonaro venceu na última sexta-feira. Moraes deve decidir nesta semana se vai prorrogar o benefício

Em manifestação protocolada na noite de sábado, 27, os advogados do ex-presidente sustentam que a arma estava regularmente registrada e já permanecia guardada na residência antes da condenação e do início da prisão domiciliar.

Segundo a defesa, a arma teria sido retirada da casa para ser encaminhada a reparo, em razão de uma falha mecânica. Os advogados afirmam que, desde a abordagem policial, o militar informou que o armamento pertencia a Bolsonaro.

“Não houve ocultação do armamento, adulteração de registro, emprego de expediente destinado a frustrar a fiscalização estatal ou qualquer conduta voltada a impedir a identificação de sua origem ou titularidade. Ao contrário, a propriedade da arma foi imediatamente reconhecida e jamais constituiu circunstância desconhecida ou clandestina”, diz a defesa na manifestação.

Na petição, os defensores argumentam ainda que Bolsonaro nunca foi comunicado sobre eventual cassação do registro da arma, nem sobre a abertura de processo administrativo para esse fim.

Para os advogados, como não havia ordem judicial de apreensão, devolução ou perda definitiva do armamento, a permanência da arma na residência não poderia ser considerada ilícita para fins disciplinares.

Sem dolo

A defesa afirma ainda que não há elemento concreto que indique dolo ou culpa do ex-presidente para descumprir decisão judicial ou violar as regras da execução penal.

Ao final do documento, os advogados pedem que o STF afaste a configuração de falta grave e mantenha o cumprimento da pena “nos exatos termos atualmente estabelecidos, com a prorrogação do regime domiciliar humanitário.”

A petição da defesa de Bolsonaro ocorre na esteira de manifestação da Procuradoria-Geral da República (PGR) sobre o caso. Moraes determinou que o órgão se posicionasse mencionando que, na Lei de Execução Penal, é considerada falta grave “possuir, indevidamente, instrumento capaz de ofender a integridade física de outrem”.

Na quinta, 25, a PGR afirmou não ser possível se manifestar quanto ao cometimento ou não de falta grave até a conclusão das investigações

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

JUSTIÇA - PENDURICALHOS: STF DEVE ALIVIAR LIMITE

Com voto do ministro Luiz Fux na noite de sábado, Corte formou maioria para flexibilização

Do Estadão Conteúdo

Com o voto de sábado, 27, do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Luiz Fux, a Corte formou maioria para atenuar o limite de penduricalhos. Antes, já haviam votado os ministros Flávio Dino, Alexandre de Moraes, Cristiano Zanin e Gilmar Mendes.

O voto dos magistrados abranda restrições previstas pela própria Corte anteriormente. O presidente do STF, ministro Edson Fachin, seguiu o voto conjunto. O tribunal tinha, até sexta-feira, o placar de cinco votos a zero para a flexibilização das regras que serão fixadas para o pagamento de benefícios no Judiciário e no Ministério Público (MP).

Um dos principais recuos dos ministros foi a autorização para que os tribunais e unidades do MP convertam em dinheiro as horas extras do plantão presencial, desde que cumpram o limite de 35% do teto do funcionalismo público. No caso de plantão virtual, magistrados e promotores só poderão receber pelas horas em que foram efetivamente acionados. A decisão final cabe ao plenário.

Fux acompanhou parcialmente o voto de seus colegas, dizendo que valem decisões do Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e do Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP) que “reconheçam ou tenham reconhecido a validade ou invalidade quanto ao pagamento de qualquer verba remuneratória ou indenizatória, nova ou retroativa”.

Os ministros também reiteraram a permissão para que tribunais e unidades do Ministério Público paguem por períodos de férias, licenças-prêmio e plantões judiciais adquiridos antes da data da decisão do STF, que impôs limites a esses pagamentos. O Supremo começou a debater os penduricalhos e verbas indenizatórias do funcionalismo após decisões liminares de Dino e Gilmar sobre o tema.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

INTERNACIONAL - GOVERNO RESGATA 13 BRASILEIROS NA VENEZUELA APÓS TERREMOTOS

Com o aeroporto comercial em Caracas fechado, aeronave da FAB que levou ajuda humanitária voltou com quem estava de passagem pelo país

Do Estadão Conteúdo



O avião da FAB levou bombeiros, cães, membros da Defesa Civil e da ANATEL, além de 12 toneladas de material de apoio. Na volta, trouxe brasileiros que não conseguiam voar

Em meio ao maior terremoto ocorrido na Venezuela em mais de cem anos, o governo brasileiro resgatou neste domingo 13 brasileiros que estavam de passagem pelo país. Eles tinham procurado a Embaixada do Brasil em Caracas, em caráter emergencial, uma vez que o aeroporto comercial da capital venezuelana estava fechado.

O transporte foi feito em aproveitamento da aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB) que levou ajuda humanitária para socorrer os venezuelanos e iria voltar vazia ao Brasil. A missão de socorro mobilizou uma aeronave cargueira KC-390 Millennium, que transportou uma estrutura completa de hospital de campanha pertencente à Marinha do Brasil.

Além do suporte médico móvel, o avião levou 100 purificadores de água e equipamentos com painéis solares, capazes de filtrar até 5 mil litros de água por dia por unidade, garantindo o abastecimento em áreas com infraestrutura colapsada, de acordo com o governo federal.

O terremoto duplo de 7,2 e 7,5 de magnitude foi o maior no país desde 1900. Um terceiro tremor foi sentido na noite de sexta-feira, 26, este com 4,7 pontos de magnitude.



O número de mortos chegou a 1.4230, e há 3.288 feridos, segundo o presidente da Assembleia Nacional, Jorge Rodríguez, irmão da presidente interina, Delcy Rodríguez. Cerca de 50 mil pessoas estão desaparecidas.

Cálculos da ONU estimam que os danos materiais causados pelos tremores na Venezuela chegaram a US\$ 6,7 bilhões, o equivalente a 6% do PIB do país.

A avaliação preliminar baseia-se em modelos sísmicos, imagens de satélite e dados populacionais. Ela inclui perdas em bens como imóveis, mas não abrange a ampla perturbação econômica causada pelo desastre de quarta-feira, afirmou o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) em comunicado.

Janela de buscas

A situação se torna mais desesperadora a cada hora, enquanto moradores escavam os escombros de casas e prédios três dias após os tremores.

As autoridades anunciaram que iriam restringir o acesso a La Guaira, epicentro da destruição, à medida que o caos e o trânsito passaram a atrapalhar os trabalhos de busca. Quem quiser entrar agora terá de obter autorização oficial, embora poucos detalhes tenham sido divulgados sobre quem será autorizado a passar.

Diante da escassez de socorristas do governo, venezuelanos passaram a procurar por conta própria parentes desaparecidos. Em várias das áreas mais atingidas, moradores relataram ter visto poucas equipes de resgate estatais, apesar de as autoridades tentarem projetar uma resposta robusta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026

INTERNACIONAL - NETANYAHU VAI ENVIAR COMITIVA AOS EUA

Primeiro-ministro quer esclarecer interesses de segurança de Israel sobre dossiê iraniano

Do Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, afirmou que há protestos no Irã e que acredita que “o regime vai cair no fim”. Em discurso transmitido em suas contas oficiais do YouTube e do X, Netanyahu também disse que enviará uma delegação a Washington para “esclarecer os interesses de segurança” de Israel em relação ao dossiê nuclear iraniano.

Segundo Netanyahu, Israel “não foi parte” de um acordo entre Irã e Estados Unidos e tem interesses para discutir com autoridades americanas. Ele também afirmou que “não há lugar para a solução de dois Estados” em qualquer governo que ele venha a formar.

Sobre o enfrentamento com o Líbano, Netanyahu declarou que o governo libanês estaria, “pela primeira vez”, dizendo ao Irã e ao Hezbollah que quer paz com Israel, o que chamou de “mudança fundamental”. Ele disse que o acordo fortalece Israel e Líbano e enfraquece o Irã e o Hezbollah, e que pode ter potencial para se tornar um acordo de paz.

Netanyahu afirmou ainda que Israel “entrará no Líbano quando a situação exigir” e atuará “com força”, acrescentando que as forças israelenses mantêm “liberdade de movimento” para rechaçar ameaças no território.

Ele mencionou a intenção de iniciar a retirada de áreas experimentais em vilarejos do sul do Líbano e disse que Israel tomou controle da área de Shagaf e permanecerá lá. O premiê também declarou que, na véspera, Israel atacou “sete elementos do Hezbollah” em uma casa longe das forças israelenses.

No conflito em Gaza, Netanyahu disse que Israel se aproxima de controlar 70% da Faixa de Gaza e de cercar o Hamas. Ele acrescentou que Israel está “desmantelando o eixo terrorista do Irã” e também

seu “eixo político”, e mencionou que há “outros acordos” próximos de serem concluídos, dentro do que prometeu sobre “mudar a face da região”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO ENVIA AO CONGRESSO PROJETO QUE AMPLIA LIMITE DE FATURAMENTO DO MEI PARA R\$ 140 MIL

Anúncio foi feito pelo presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB); Comissão especial na Casa já discute o tema

Por Letícia Pille — Brasília



O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB) — Foto: Bruno Spada / Câmara dos Deputados

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), anunciou nesta segunda-feira que o governo enviou ao Congresso Nacional um projeto de lei que amplia o limite de faturamento anual do Microempreendedor Individual (MEI). A proposta prevê elevar o teto para R\$ 110 mil já no próximo ano e para R\$ 140 mil em 2028.

Além do aumento do limite de faturamento, o texto também autoriza que os microempreendedores possam contratar mais um funcionário, ampliando a capacidade de operação dos negócios enquadrados no regime.

O projeto foi entregue ao presidente da Câmara pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Em publicação nas redes sociais, Motta afirmou que a iniciativa faz parte de uma negociação conduzida durante a tramitação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) do fim da escala 6x1.

— Acabo de receber em mãos do presidente Lula o projeto de lei que amplia o limite do MEI para R\$ 110 mil já no próximo ano e R\$ 140 mil em 2028, permitindo ainda a contratação de mais um funcionário por empresa. Esta matéria faz parte de uma negociação direta que liderei junto à aprovação da PEC 6x1. A Câmara já discute a matéria em comissão especial, incentivando a formalização e promovendo o desenvolvimento econômico — escreveu Motta.

Em meados de abril, foi instalada a comissão especial que analisa o mérito do texto. Desde então, foram realizadas uma série de audiências públicas, inclusive fora da Câmara e em outros estados, para discutir o aumento do MEI.

A matéria em questão, que eleva de R\$ 81 mil para R\$ 130 mil a receita bruta anual permitida para alguém ser considerado microempreendedor individual, já passou pelo crivo do Senado e a urgência na Câmara foi aprovada ainda em março.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/06/2026

'BOOM' DE PAINÉIS SOLARES COLOCA REDE ELÉTRICA DO BRASIL À PROVA NA COPA

Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) enfrenta um desafio novo e mais imprevisível: milhões de painéis solares instalados nos telhados de residências e empresas em todo o país

Por Bloomberg — Rio de Janeiro



Painéis solares sendo instalados em um telhado no Rio de Janeiro — Foto: Bloomberg

Enquanto o Brasil enfrentava o Japão na Copa do Mundo nesta segunda-feira, em Houston, os operadores do sistema elétrico do país tinham outra preocupação em mente: manter o sistema estável enquanto milhões de brasileiros deixam fábricas, escritórios e lojas para assistir à partida.

Grandes eventos, como a Copa do Mundo, e até hábitos cotidianos, como o banho no início da noite, há muito tempo colocam à prova o sistema elétrico brasileiro. Tradicionalmente, o sistema depende das hidrelétricas, apoiadas por usinas termelétricas que podem ser acionadas ou desligadas quando a demanda por energia aumenta ou diminui.

Desta vez, porém, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) enfrenta um desafio novo e mais imprevisível: milhões de painéis solares instalados nos telhados de residências e empresas em todo o país.

Construída ao longo dos últimos 15 anos com apoio do governo, a rede brasileira de painéis solares responde hoje por quase 20% da capacidade instalada de geração de energia do país — pouco menos da metade da capacidade das usinas hidrelétricas.

A maior parte dessa geração, porém, está fora do controle direto do ONS. Enquanto os operadores podem desligar um parque eólico ou uma usina solar de grande porte, ou decidir acionar termelétricas para equilibrar a oferta e a demanda, a produção dos painéis solares instalados em telhados depende, em grande medida, da incidência do sol.

Isso significa que a primeira partida do Brasil disputada durante o dia nesta Copa do Mundo poderá se transformar em um teste para a capacidade do sistema elétrico de absorver oscilações bruscas. A expectativa é de que a demanda por eletricidade caia à medida que fábricas reduzam o ritmo de produção, escritórios esvaziem e lojas fechem as portas para que os trabalhadores acompanhem a seleção brasileira.

Durante a Copa do Mundo de 2022, o consumo de energia ficou cerca de 15% abaixo da média enquanto o Brasil estava em campo, segundo dados do Operador Nacional do Sistema Elétrico.

Se o desequilíbrio entre oferta e demanda não for corrigido rapidamente, o sistema pode se tornar instável, aumentando o risco de um apagão com consequências políticas potencialmente graves em um ano eleitoral.

O risco não é apenas teórico. O grande apagão que atingiu Espanha e Portugal em 2025 mostrou como uma perda repentina de estabilidade da rede pode interromper a vida cotidiana e rapidamente se transformar em um tema político.

Embora os investigadores tenham concluído que o apagão na Península Ibérica foi causado por uma sequência de eventos complexos — e não apenas pela geração distribuída — o episódio serve de alerta para o Brasil sobre a pressão que a rápida expansão desse tipo de energias renováveis exerce sobre redes elétricas ainda em processo de adaptação.

A rápida expansão das fontes renováveis de geração variável “impõe desafios operativos, especialmente em períodos de baixo consumo combinados com alta geração, como ocorre em domingos e feriados”, segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

“Nessas condições, pode haver excesso de geração em relação à carga, exigindo a adoção do curtailment, que é a redução controlada da geração determinada pelo ONS.”

Sem conseguir controlar diretamente a geração distribuída dos telhados, o ONS passou a ordenar cortes nas fontes sobre as quais tem controle, começando pelas grandes usinas renováveis. Isso gerou um efeito colateral na transição energética brasileira: a política criada para incentivar a energia limpa também enfraqueceu a atratividade econômica de novos investimentos privados em grandes projetos de geração renovável.

No ano passado, o ONS reduziu aproximadamente 20% da geração renovável do país, aumentando a preocupação dos investidores e levando alguns desenvolvedores a reconsiderar seus planos de expansão. Segundo a consultoria Volt Robotics, esses cortes obrigatórios custaram aos operadores de parques eólicos e solares cerca de R\$ 6,5 bilhões em 2025.



Módulos fotovoltaicos em uma usina solar da AES Tietê S.A. em Guaimbê, no estado de São Paulo — Foto: Bloomberg

No início deste mês, a Atlas Energias Renováveis suspendeu seus planos de investir US\$ 1 bilhão em novos projetos, alegando que a decisão refletia a “falta de clareza e de soluções estruturais para desafios como a redução da geração de energia (curtailment, em inglês)”.

— Quem mais está sofrendo com o curtailment é a própria indústria que contratou estes projetos anos atrás com incentivos do governo — afirmou Victor Iocca, diretor de energia elétrica da ABRACE, associação que reúne grandes consumidores de energia, incluindo indústrias.

A Associação Brasileira de Geração Distribuída (ABGD) estima que existam cerca de quatro milhões de unidades de geração distribuída em operação, sendo aproximadamente 90% compostas por painéis solares instalados em telhados de residências e empresas. Segundo a entidade, esses sistemas fornecem energia para cerca de 21 milhões de pessoas.

A ABGD afirma que o armazenamento por baterias é a forma mais eficiente de reduzir a pressão sobre a rede elétrica. As baterias permitiriam armazenar o excedente de energia para vendê-lo posteriormente, quando os preços da eletricidade fossem mais altos. Esse modelo poderia, no futuro, substituir os subsídios atuais, preservando ao mesmo tempo a viabilidade econômica da energia solar em telhados e de outras formas de geração distribuída.

O armazenamento em baterias está entre as alternativas avaliadas pelas autoridades, juntamente com propostas para ampliar a exportação de eletricidade aos países vizinhos. O tema está em discussão tanto na Aneel quanto no Ministério de Minas e Energia.

Em maio, o ministro Alexandre Silveira afirmou que ainda são necessários avanços no arcabouço técnico e jurídico que possa dar segurança às soluções propostas para enfrentar o problema.

— Precisamos apresentar uma solução para o sistema elétrico para que essa expansão possa, em algum momento, se equilibrar — disse Christino Áureo, diretor de Relações Governamentais e Institucionais da ABGD. — É muito claro para mim que a solução passa pelas baterias.

GOVERNO TEM DÉFICIT DE R\$ 53 BILHÕES EM MAIO, APONTA TESOUREIRO NACIONAL

Entre janeiro e maio deste ano, o déficit acumulado é de R\$ 44,4 bilhões

Por Bernardo Lima — Brasília

As contas do governo central, que englobam Tesouro Nacional, Banco Central e Previdência Social, registraram déficit primário de R\$ 53,3 bilhões em maio, segundo relatório divulgado pelo Tesouro Nacional nesta segunda-feira.

Os dados do setor público consolidado levam em conta os resultados fiscais de União, estados, municípios e empresas estatais (exceto setor financeiro e Petrobras).

O déficit acontece quando as despesas do governo são maiores que suas receitas com tributos e impostos. O mesmo acontece nos casos das empresas estatais, mas com suas receitas de serviços e produtos.

Houve uma piora em relação a maio do ano passado, quando foi registrado um déficit de R\$ 44,4 bilhões, valor corrigido pela inflação.

Os resultados das contas do governo são importantes para o cumprimento da meta fiscal, que neste ano é de um superávit fiscal de 0,5% do PIB, equivalente a R\$ 73,2 bilhões, com uma banda de tolerância de 0,25 ponto percentual para cima ou para baixo. Assim, o superávit pode variar entre R\$ 36,6 bilhões e R\$ 109,8 bilhões.

Neste ano, entre janeiro e maio, o governo acumula um déficit primário de R\$ 44,4 bilhões, ante superávit de R\$ 32,9 bilhões no mesmo período de 2025.

O resultado deste mês foi composto pelo superávit conjunto de R\$ 7,4 bilhões do Tesouro Nacional e Banco Central, frente a um déficit de R\$ 60,7 bilhões da Previdência Social.

De acordo com os dados do Tesouro Nacional, o déficit acontece diante de um aumento das despesas, que vem crescendo em ritmo superior à arrecadação do governo. Em maio, houve um aumento real das despesas — acima da inflação — de 9,4% para R\$ 251 bilhões. Do outro lado, as receitas tiveram um crescimento real de 5,5% em maio deste ano, para R\$ 198 bilhões.

O aumento das despesas aconteceu principalmente despesas livres do governo (+R\$ 16,7 bilhões), benefícios previdenciários (+R\$ 4,9 bilhões), e outras despesas obrigatórias (+R\$ 2,0 bilhões).

Em meio às dificuldades de fechar as contas deste ano, o governo anunciou em maio um aumento de bloqueio de recursos do Orçamento para R\$ 23,7 bilhões.

O bloqueio é usado quando as estimativas de despesas superam o valor estabelecido para o limite de gastos. Para trazer de volta ao limite, reduz-se as chamadas despesas discricionárias, como os investimentos do governo.

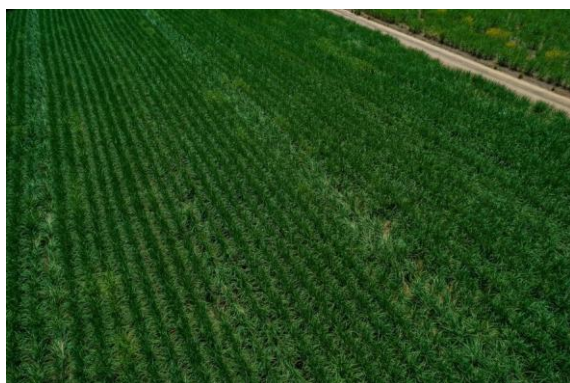
O principal motivo para a medida foi um aumento de R\$ 14,1 bilhões na previsão de gastos com o Benefício de Prestação Continuada (BPC). Além disso, houve um aumento em R\$ 11 bilhões na previsão de gastos com a Previdência Social.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/06/2026

QUEDA DO PETRÓLEO E BOAS SAFRAS DERRUBAM IGP-M, MAS EL NIÑO AMEAÇA ALÍVIO

Por Luciana Casemiro



Plantação de cana-de-açúcar em Piracicaba, São Paulo: boa safra ajudou na queda de preços — Foto: Victor Moriyama/Bloomberg/19/02/2025

O recuo do preço do petróleo aos níveis anteriores ao conflito no Oriente Médio e as boas safras do primeiro semestre — que se refletiram na queda dos preços de produtos como cana-de-açúcar e café — explicam a deflação de 0,50% do IGP-M em junho, após a alta de 0,84% registrada em maio. O alívio, no entanto, tende a ser momentâneo diante da perspectiva de um El Niño mais intenso, que deve pressionar os preços dos

alimentos no segundo semestre, explica Matheus Dias, economista do FGV Ibre.

— As principais safras de commodities agrícolas ainda mostram produção robusta, mas a expectativa é sempre de ajuste da oferta. Normalmente, quando há uma sobreoferta em ciclos anteriores e os preços ficam menores, o produtor reduz a área plantada. Por isso, já esperávamos uma aceleração dos preços dos alimentos entre 2026 e 2027. O El Niño aumenta essa expectativa, potencializando o efeito da sazonalidade no fim do ano e a inflação de alimentos em 2027. Por enquanto, o cenário ainda é de desaceleração dos preços também para o consumidor.

A queda do IGP-M foi puxada principalmente pelo Índice de Preços ao Produtor Amplo (IPA), que recuou 0,97%, invertendo o movimento observado em maio, quando havia registrado alta de 0,91%. O IPA costuma antecipar os movimentos do Índice de Preços ao Consumidor (IPC), que subiu 0,47%, desacelerando em relação aos 0,61% registrados no mês anterior. A grande preocupação em relação ao IPCA, índice que mede a inflação oficial, diz o economista, continua sendo a pressão da demanda.

— Quando falamos de ano eleitoral no Brasil, independentemente do espectro político, costuma haver expansão fiscal, o que aquece a demanda e mantém elevados os preços dos serviços. Os serviços representam cerca de 35% do IPCA e continua girando acima da meta de inflação, em torno de 6% há alguns meses. Mesmo que as projeções climáticas não apontassem uma grande probabilidade de um El Niño mais forte, ainda assim haveria preocupação com a inflação de serviços. O El Niño surge como um fator adicional de risco para a alta da inflação — ressalta Dias.

No Boletim Focus divulgado pelo Banco Central nesta segunda-feira, a projeção do mercado para a inflação foi mantida em 5,33%. Também não houve alteração na expectativa para a Selic, que permaneceu em 14%. Já a estimativa para o PIB foi ligeiramente elevada, para 1,99%, em linha com a projeção de crescimento de 2% apresentada no Relatório de Política Monetária, divulgado na semana passada.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PLANO SAFRA 2026/27 VAI TER MAIS RECURSOS, MAS ABAIXO DO VALOR PEDIDO PELO SETOR; VEJA NÚMEROS

Agricultura empresarial terá R\$ 525,1 bilhões disponíveis com queda nos juros; programa será apresentado pelo governo Lula nesta terça-feira

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - O Plano Safra 2026/27 terá R\$ 525,1 bilhões em recursos disponíveis para financiamentos de médios e grandes produtores. O valor é recorde e 1,7% maior que o ofertado na safra anterior, de R\$ 516,2 bilhões. "São R\$ 9 bilhões a mais do que na safra passada. Com isso, o Plano Safra bate

recorde pela quarta vez no governo Lula”, disse o ministro da Agricultura, André de Paula, em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast.

Além dos recursos para a agricultura empresarial, estão previstos de R\$ 83 bilhões a R\$ 85 bilhões para a agricultura familiar. Com isso, o Plano Safra do ciclo 2026/2027 irá totalizar de R\$ 608 bilhões a R\$ 610 bilhões. Apesar de recorde, o valor ficou abaixo do pleito do setor do agronegócio, que pedia de R\$ 623 bilhões a 674 bilhões.

“Conversamos intensamente nos últimos meses com o Ministério da Fazenda, com o Ministério do Planejamento, com envolvimento direto do vice-presidente (Geraldo) Alckmin e liderança do presidente Lula para apresentar um Plano Safra que é robusto, consistente e que significa um avanço em relação ao do ano passado”, acrescentou o ministro. Este foi o primeiro Plano Safra sob sua gestão.



Plano Safra atual foi considerado pelo Executivo um dos mais difíceis de construção, aponta ministro André de Paula Foto: Wilton Junior/Estadão

O Plano Safra atual foi considerado pelo Executivo um dos mais difíceis de construção, dada a desaceleração na queda da Selic, a disponibilidade limitada de fontes de recursos - comprometidas em parte com renegociações - e a conjuntura desafiadora do agronegócio. “Houve muita evolução nas tratativas. Estamos felizes e há motivos de sobra para celebrar o resultado desse Plano Safra”, avaliou o ministro.

Neste cenário, o governo elevou a participação do Tesouro na subvenção - espécie de subsídio - aos juros da agricultura empresarial de R\$ 3,94 bilhões da temporada passada para R\$ 5,56 bilhões, aumento de 41%. A fatia de recursos equalizados, entretanto, caiu de R\$ 113,8 bilhões de 2025/26 para R\$ 97 bilhões, queda de 14,75% em virtude do maior custo para a compensação dos juros.

Recursos equalizados são aqueles nos quais há participação do Tesouro para subvencionar as taxas de juros. A equalização das taxas de juros é o mecanismo pelo qual o Tesouro cobre a diferença entre a taxa paga pelo produtor nas linhas oficiais e o custo de captação dos bancos - base Selic. É isso que permite ao governo oferecer crédito rural com juros abaixo do mercado. A redução dos juros era um dos principais pleitos do setor para o Plano Safra.

“Há um esforço muito expressivo do ponto de vista do Tesouro, com o governo quase dobrando o aporte em um momento complexo, o qual reconhecemos, para atender ao setor”, explicou De Paula.



Juros aplicados nos financiamentos recuaram para intervalo entre 8% e 12,5% ao ano; programa será apresentado pelo governo Lula nesta terça-feira Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Taxas de juros vão de 8% a 12,5% ao ano
O maior esforço orçamentário foi feito para possibilitar o aumento de recursos combinado à redução das taxas de juros, que caíram até 1,5 ponto porcentual. Na nova safra, os juros aplicados nos financiamentos da agricultura empresarial passaram para entre 8% e 12,5% ao ano. Na temporada anterior, as taxas iam de 8,5% ao

ano a 14% ao ano.

“Desde o início, a nossa preocupação era ter juros mais compatíveis com o setor. A maior parte das taxas está enquadrada em um dígito, com uma queda em torno de 1,5 ponto porcentual”, apontou De



Paula. O ministro destacou a queda nos juros para custeio, de 14% para 12,5% ao ano, para financiamento em armazéns de até 12 mil toneladas, de 8,5% para 8% ao ano. “É um esforço financeiro que sinaliza a sensibilidade do governo para essa questão”, observou De Paula.

Para o ministro, a ampliação do orçamento destinado pelo governo ao Plano Safra da agricultura empresarial mostra o reconhecimento da importância do agronegócio. “É o principal setor da economia brasileira, responsável por 25% do PIB, que cresceu 11,7% no ano passado e tem batido recorde de safras”, pontuou.

Outro fator que pesou na decisão do governo em ampliar os recursos para o Plano Safra foi a preocupação com a contenção da inflação de alimentos. “O governo se preocupa com o custo da alimentação, o que tem reflexo na inflação. O esforço se justifica pela importância do setor e pelo equilíbrio que ele promove em relação ao custo dos alimentos”, ponderou o ministro.

Inicialmente, o Ministério da Agricultura mirava juros de até um dígito para a safra empresarial. Entretanto, a desaceleração da Selic e o consequente alto custo para equalização limitaram a redução. “Houve uma queda em média de 1,5 ponto percentual nas taxas ante o praticado no Plano Safra anterior, o dobro da redução vista na taxa básica de juros, a Selic, que saiu de 15% ao ano para 14,25% ao ano em um ano”, observou De Paula.

Outra prioridade do governo para a nova safra foi elevar os recursos para médios produtores, segundo De Paula. “Priorizamos o foco no Pronamp (Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor Rural). A média de financiamento no Pronamp em quatro anos do governo é de R\$ 64 bilhões por ano-safra contra R\$ 34 bilhões por ano-safra do ano anterior”, apontou.

O Pronamp terá R\$ 72,6 bilhões em recursos com taxas controladas, 5% mais que os R\$ 69,1 bilhões da safra atual. Os juros dos financiamentos do Pronamp serão de 9% ao ano, um ponto percentual abaixo dos 10% ao ano da temporada 2025/26.

O limite de renda bruta anual para o enquadramento de agricultores no Pronamp, linhas voltadas ao custeio e financiamento de produtores de médio porte, foi mantido em R\$ 3,5 milhões de receita bruta anual. Agora, pelo Pronamp, produtores poderão financiar a aquisição de matrizes reprodutoras. Também foi igualada a taxa de comercialização a de custeio no Pronamp a 9% ao ano.

Modalidades e programas

A cifra total do Plano Safra da agricultura empresarial inclui R\$ 194 bilhões em recursos de Cédulas de Produto Rural (CPRs) originadas de Letras de Crédito do Agronegócio (LCAs) e de recursos captados em poupança rural com direcionamento obrigatório.

O governo considera os recursos de CPRs no cálculo final em virtude da isenção fiscal das LCAs direcionadas para o crédito rural, portanto possuem renúncia fiscal e subvenção do Executivo. Na safra passada, as CPRs responderam por R\$ 185 bilhões do total.

Do total de recursos destinados à agricultura empresarial, as modalidades de custeio e comercialização terão R\$ 384,9 bilhões de recursos no Plano Safra 2026/27, 7,2% menos que na temporada passada (R\$ 414,7 bilhões). De acordo com a Secretaria de Política Agrícola, o recuo na cifra destinada a custeio foi restrito aos recursos com taxas livres em virtude de queda na disponibilidade das fontes por operações passadas e renegociações de financiamentos no âmbito da Medida Provisória 1314/2025.

“O reforço ao custeio em volume de recursos equalizados e com taxas menores foi prioridade do ministério”, acrescentou o secretário de Política Agrícola, Guilherme Campos. Ele destacou a queda de juros no custeio empresarial de 14% ao ano para 12,5% ao ano.

O governo manteve também o desconto de 0,5 ponto percentual nas taxas de juros do custeio aos produtores com Cadastro Ambiental Rural (CAR) validado, boas práticas ambientais ou financiamentos



contratados do Programa de Financiamento a Sistemas de Produção Agropecuária Sustentáveis (Renovagro).

Para as linhas de investimento, serão destinados R\$ 140,2 bilhões, 38% mais que os R\$ 101,5 bilhões da temporada passada. A cifra inclui R\$ 10 bilhões de recursos anunciados pelo Executivo para o Move Agrícola (linha do Move Brasil para financiamento de máquinas e equipamentos), que será operado pela Finep com juros de 9,2%, e R\$ 28,5 bilhões de recursos do Ecolinvest Brasil, destinados à recuperação de pastagens degradadas.

Alguns programas de investimento tiveram os valores reduzidos, caso do Programa de Modernização da Frota de Tratores Agrícolas e Implementos Associados e Colheitadeiras (Moderfrota) e do Programa para Construção e Ampliação de Armazéns (PCA).

Os recursos do principal programa de aquisição de máquinas agrícolas passaram a R\$ 5,8 bilhões com juros equalizados ante R\$ 12,58 bilhões, queda de 54%. Já os recursos do PCA saíram de R\$ 8,2 bilhões no ciclo 2025/26 para R\$ 5,9 bilhões, retração de 28%. Em contrapartida, houve redução nos juros aplicados, para entre 11,5% e 12,5% ao ano no caso do Moderfrota, e 8% a 9,5% no PCA.

A decisão, segundo o ministério, levou em conta a maior cautela dos produtores para investimentos de longo prazo e o desempenho abaixo do esperado das linhas no Plano Safra atual - com o crédito concedido via Moderfrota quase 50% abaixo do previsto.

“Houve uma redução, mas os valores permanecem ainda acima do executado na safra anterior. Ambos poderão ser financiados pelo Move Agrícola com juros mais atrativos”, ponderou Campos. “Tanto o aumento dos recursos ao custeio quanto a redução do investimento estão adequados ao apetite do mercado com números mais balanceados e compatíveis ao executado na última safra”, avaliou o secretário.

Campos ressaltou que o governo manteve os percentuais de recursos de diferentes fontes que devem ser aplicados obrigatoriamente ao crédito rural, o que é conhecido como exigibilidade - atualmente em 31,5% sobre os recursos mantidos em depósito à vista; em 60% para as Letras de Crédito do Agronegócio (LCAs) e em 70% para poupança rural, conforme antecipou o Broadcast Agro. O tema despertava preocupação nos bancos, que temiam que houvesse dificuldade de cumprimento na aplicação ao crédito rural.

O setor produtivo pedia ao governo R\$ 518,2 bilhões em recursos para financiamento da agricultura empresarial, sem considerar as CPRs direcionadas. “Na minha percepção, nesse primeiro Plano Safra que lidero, nunca a expectativa do Ministério da Agricultura e do setor se aproxima do que é a capacidade real. Existe uma diferença muito grande entre o que a gente quer e o que é possível”, comentou o ministro.

Após o anúncio oficial do Plano Safra 2025/26, da publicação de portarias complementares, de normativas e da operacionalização dos recursos pelos agentes financeiros, a expectativa é de que os recursos estejam disponíveis aos produtores rurais em até 15 dias.

Os detalhes do Plano Safra 2025/26 serão apresentados em cerimônia no Palácio do Planalto nesta terça-feira, 30, às 10h, com a presença do vice-presidente, Geraldo Alckmin, que estará como presidente em exercício.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/06/2026

COSAN CONTRATA BTG PARA AVALIAR ALTERNATIVAS PARA RUMO EM BUSCA DE REDUÇÃO DO ENDIVIDAMENTO

Bradesco BBI afirma que eventual desistência do Grupo Ultra por fatia na empresa de logística reduz de forma modesta o universo de potenciais interessados no ativo

Por Luisa Laval e Vinícius Novais

A Cosan afirmou, em comunicado, que avalia alternativas para sua participação na Rumo Logística, em linha com a estratégia de redução de alavancagem e otimização da estrutura de capital. A informação foi divulgada à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), em resposta a notícias recentes na imprensa sobre uma possível venda de participação na companhia de logística. Segundo a Cosan, o BTG Pactual foi contratado como assessor financeiro.

O conglomerado afirmou ainda que o processo está em fase de tratativas iniciais e que ainda não há decisão sobre a realização de uma transação envolvendo a participação na Rumo, nem sobre formato e condições de um eventual negócio.



Vagão da Rumo Logística: presença estratégica no agronegócio Foto: Divulgação/Rumo

Holding da família Ometto, que tem como sócios estratégicos o próprio BTG e a gestora Perfin, a Cosan corre contra o tempo para vender ativos e reduzir o endividamento. No ano passado, a companhia faturou R\$ 40,4 bilhões com negócios como a Raízen (que produz etanol e distribui combustíveis, com a marca Shell), a Compass Gás e Energia, a Rumo Logística, a

empresa de lubrificantes Moove e a de gestão de terras agrícolas Radar.

A Cosan foi arrastada para o alto endividamento por conta de investimentos na Vale, feitos com dívidas corporativas, e um plano de expansão agressivo na Raízen, também realizado com empréstimos e que não obteve o resultado alcançado.

Com a alta dos juros nos últimos anos, a Raízen, que respondia pela maior parte da receita do grupo, tornou-se um ralo de dinheiro. No início do mês, conseguiu firmar com credores o maior acordo de recuperação extrajudicial da história, com dívidas de quase R\$ 64 bilhões.

Agora, o conglomerado passa a vender outros ativos — e a Rumo é um dos itens mais valiosos em seu portfólio. A Cosan detém atualmente 20,33% do capital da empresa, que é a maior operadora de ferrovias do País e um dos pilares logísticos do agronegócio.

Com quase R\$ 14 bilhões de faturamento e lucro líquido ajustado (que desconsidera efeitos contábeis) de R\$ 2 bilhões no ano passado, a Rumo controla uma rede de trilhos que se estende por mais de 14 mil quilômetros, que cortam Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Também opera complexos logísticos no Porto de Santos (SP) e tem conexões com Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS). Conta com uma frota com mais de mil locomotivas e cerca de 33 mil vagões em circulação.

As primeiras notícias que circularam no mercado diziam que havia oito interessados na Rumo. Em entrevista ao Estadão no mês passado, Rubens Ometto afirmou que havia muitos interessados, mas que a Cosan manteria seu controle.

Grupo Ultra teria desistido de oferta pela Rumo

O jornal “O Globo” publicou no domingo, 28, que o Grupo Ultra havia desistido de fazer uma oferta pelo negócio. Hoje, o Bradesco BBI afirmou que, se a informação for confirmada, a desistência reduz de forma modesta o universo de potenciais parceiros estratégicos para o grupo controlador.

Ainda assim, o banco afirma que o movimento reportado não altera necessariamente a lógica estratégica de uma transação e pode apenas refletir questões de avaliação ou a continuidade de conversas com outras potenciais contrapartes.

Os analistas André Ferreira, Matheus Sant'Anna e Leandro Neto escreveram que, além de oito potenciais interessados, perfis distintos de compradores podem resultar em estruturas diferentes de operação. Na avaliação do trio, a depender do tipo de investidor, os efeitos podem variar em avaliação, tamanho da fatia adquirida e governança.

Segundo o BBI, investidores financeiros ou estratégicos poderiam inicialmente buscar uma participação minoritária abaixo do limite de acionamento da poison pill (cláusula que evita aquisições hostis). No caso de clientes da Rumo, um investimento tenderia a exigir mecanismos de governança reforçados para resolver potenciais conflitos de interesse decorrentes da relação comercial.

O banco afirma ainda que esses compradores também poderiam buscar uma participação maior, possivelmente acima do limite da poison pill, e que, dependendo da estrutura, um comprador pode aderir ao acordo de acionistas sem acionar a cláusula, como discutido em relatório de março de 2026. O Bradesco tem recomendação outperform (equivalente a compra) para as ações da Rumo. O preço-alvo é de R\$ 22, o que implica em um potencial de valorização de 60,70%, ante o último fechamento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/06/2026

RAÍZEN: DÍVIDA LÍQUIDA AVANÇA 69,9% EM UM ANO E ATINGE R\$ 58,2 BI

Segundo a companhia, plano de recuperação extrajudicial deverá contribuir para reduzir a alavancagem, preservar as operações e estabelecer uma estrutura de capital sustentável

Por Leandro Silveira (Broadcast)

A dívida líquida da Raízen encerrou o quarto trimestre do ano-safra 2025/26 (1º de janeiro a 31 de março de 2026) em R\$ 58,229 bilhões, alta de 69,9% em relação aos R\$ 34,264 bilhões registrados no mesmo período da safra anterior. Na comparação com o terceiro trimestre, o endividamento aumentou 5,3%, ante R\$ 55,322 bilhões.

Como reflexo do maior endividamento, a alavancagem, medida pela relação entre dívida líquida e Ebitda (sigla em inglês para lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ajustado dos últimos 12 meses, passou de 3,2 vezes para 5,2 vezes na comparação anual.

Em relação ao trimestre imediatamente anterior, o indicador recuou levemente de 5,3 vezes para 5,2 vezes, beneficiado pela expansão do Ebitda ajustado dos últimos 12 meses.



O plano prevê aumento de capital de R\$ 3,5 bilhões pela Shell, entre outras medidas Foto: Raízen/Divulgação

Segundo a companhia, a implementação do plano de recuperação extrajudicial deverá contribuir para reduzir a alavancagem, preservar a continuidade das operações e estabelecer uma estrutura de capital adequada e sustentável no longo prazo.

O plano, protocolado em junho após receber apoio de mais de 80% dos credores, prevê aumento de capital de

R\$ 3,5 bilhões pela Shell, além da conversão de 45% dos créditos reestruturados em participação acionária e do refinanciamento dos 55% restantes por meio de novos títulos de dívida.

A empresa informou ainda que o plano contempla medidas para ampliar a liquidez e reduzir desembolsos financeiros nos próximos anos, incluindo segregação de ativos, avanço da agenda de desinvestimentos e reorganizações societárias.

Segundo a administração, essas iniciativas, somadas à simplificação do portfólio, deverão gerar impacto positivo estimado em R\$ 12 bilhões na posição financeira da companhia, dos quais cerca de 40% já foram capturados e o restante depende da conclusão da venda dos ativos na Argentina.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/06/2026

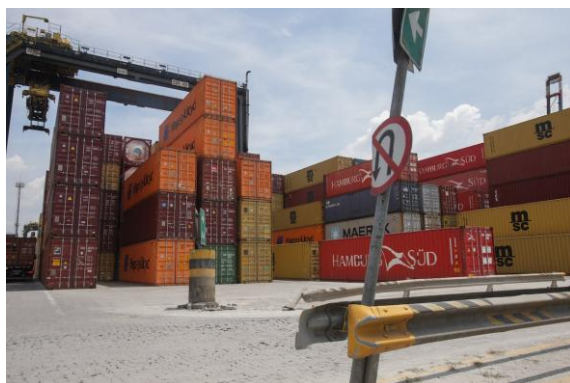
OPINIÃO - NOVO TARIFAÇO A IMPORTADOS PELOS EUA EXIGE RESILIÊNCIA E ASSUME PRIORIDADE NA PAUTA BRASILEIRA

A geopolítica demanda tempo; são necessárias medidas comerciais de adaptação concomitantes ao esforço de entendimento

Por Luiz Carlos Trabuço Cappi

A nova rodada de alta nas tarifas de importação dos Estados Unidos tem aspectos que vão além do impacto negativo da elevação dos custos para exportar. O contexto dessa decisão é de déficit crescente da balança comercial do Brasil com os EUA já como efeito da nova política comercial americana.

Sem justificativa econômica, o caminho é repetir a negociação diplomática com a articulação do apoio do setor privado daqui e de lá para tentar reduzir os danos até a decisão final, em julho.



Cenário vai indicando que a incerteza pode se consolidar como uma das características da política comercial dos EUA Foto: Tiago Queiroz/Estadão

O prazo é curto. Assim como aconteceu na versão anterior, o tema do tarifaço assume prioridade na pauta brasileira; e com senso de urgência.

São dois aumentos cumulativos propostos: um de 25% pelas práticas de comércio exterior e outro, de 12,5%, abrangendo também dezenas de países, por lacunas na fiscalização de produtos oriundos de trabalho forçado.

A segunda rodada de tariffação tem origem na decisão da Suprema Corte americana. O Executivo não conseguiu convencer os juízes quanto à legitimidade da primeira rodada anunciada em 2 de abril, pacote que ficou conhecido como Dia da Libertação. Por ser considerada protecionista, a proposta perdeu por seis votos a três.

Note-se a dissonância do argumento adotado para acionar 60 países por não combater trabalho forçado. O Brasil, por exemplo, conta com 60 milhões de empregados formais e outros 32,5 milhões no modelo informal. A justificativa é de que prejudicaria a competitividade americana.

Outro efeito negativo subjacente do tarifaço é mais duradouro. Já se sabia que a agência de comércio exterior dos EUA, a USTR, possui autonomia para ajustar os valores sem a necessidade de instaurar novos inquéritos. O que ficou claro é a renovada disposição da agência de usar desse poder discricionário sem aviso prévio.

Esse cenário vai indicando que a incerteza pode se consolidar como uma das características da política comercial dos EUA. O risco é que as empresas passem a trabalhar baseadas no conceito de “esperar para ver”, o que pode resultar em menos investimentos entre os dois países.

A resiliência e a participação organizada da iniciativa privada são importantes para administrar essa nova carga tarifária.

Mas a geopolítica demanda tempo, são necessárias medidas comerciais de adaptação concomitantes ao esforço de entendimento. A abertura de mais mercados e a busca de acordos regionais tornam-se objetivos permanentes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/06/2026



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

INVESTIMENTOS AUMENTAM A CAPACIDADE PORTUÁRIA NO NE

Arco Norte deve concentrar metade da carga nos próximos anos

Por Vladimir Goitia — Para o Valor, de São Paulo

De navio

Nordeste movimenta 23,5% da carga portuária do país

Situação em 2026 (primeiro bimestre)

	Movimentação milhões de toneladas	Variação em %*
Maranhão	28,2	3,62
Porto de Itaqui	4,2	17,83

Principais produtos movimentados

Petróleo e derivados, soja, fertilizantes, milho, pasta de celulose

Corredor de exportação de soja, celulose e grãos líquidos e sólidos, tem conexão ferroviária e capacidade para grandes navios. Sua região de influência abrange o Matopiba

	Movimentação milhões de toneladas	Variação em %*
Bahia	6,6	-1,92
Porto de Salvador	0,87	-16,5

Principais produtos movimentados

Contêineres, trigo, fertilizantes, produtos químicos

Referência em contêineres e um dos mais produtivos do país, metade das exportações do Nordeste passam por ele. Tem área de influência do norte de Minas Gerais até o Ceará



	Movimentação milhões de toneladas	Variação em %*
Ceará	3,9	-0,98
Porto de Pecém	3,2	0,33

Principais produtos movimentados

Contêineres, minério de ferro, ferro e aço, coque de petróleo

"Porto-indústria" que também atua como polo para a cadeia de hidrogênio verde, tem a posição mais próxima de Europa e Estados Unidos como um dos seus principais atrativos

	Movimentação milhões de toneladas	Variação em %*
Pernambuco	4,5	23,42
Porto de Suape	4,3	28,47

Principais produtos movimentados

Petróleo e derivados, gás, produtos químicos, contêineres

Considerado um dos mais modernos do Brasil, possui um complexo industrial e infraestrutura de classe mundial e está interligado a mais de 160 portos em todos os continentes

Fonte: Antaq. *Sobre jan-fev/25

Investimentos bilionários previstos pelos portos nordestinos nos próximos anos devem fazer com que a movimentação de cargas no chamado Arco Norte (inclui portos da região Norte) se equipare, já em 2030, à do Arco Sul, responsável hoje por pouco mais de 64% da expedição total do país. Isso significa que, em quatro anos, o Arco Norte e o Arco Sul estarão dividindo em partes iguais toda a



carga que passa por portos organizados (públicos) e terminais autorizados (privados) do país. No ano passado, os portos nordestinos movimentaram 329,7 milhões de toneladas, volume igual ao de 2024.

Alex Ávila, secretário Nacional de Portos, avalia que esse quadro transformará a região Nordeste num hub logístico internacional eficiente e competitivo. “O maior potencial de expansão portuária do país está no Arco Norte porque é lá onde temos as maiores áreas disponíveis para a construção de novos terminais, e é lá onde estão concentradas as maiores e principais hidrovias”, diz Ávila.

Com o Arco Norte impulsionado por esse cenário logístico, recursos públicos e privados para a modernização e construção de portos e terminais somam cifras bilionárias. O Porto de Suape (PE), por exemplo, está prestes a iniciar o maior ciclo de investimentos em infraestrutura portuária dos últimos anos. “Estamos perto de lançar um plano de investimentos e de arrendamentos que prevê cerca de R\$ 2 bilhões em recursos públicos e privados destinados à ampliação da capacidade operacional do complexo, modernização de instalações existentes e atração de novos negócios”, diz Armando Monteiro Bisneto, diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape.

Metade desse montante será destinado à ampliação e modernização da infraestrutura. O plano contempla dragagem da área onde serão construídos dois novos cais, implantação de dois novos berços de atracação e requalificação de píeres de graneis líquidos. Outro R\$ 1 bilhão será direcionado para projetos de arrendamento e investimentos privados em novas áreas operacionais do complexo, que, no ano passado, movimentou 24,3 milhões de toneladas. Para 2026, espera-se uma expansão, principalmente pelo desempenho do primeiro quadrimestre (8,85 milhões de toneladas, alta de 29,4% em relação ao mesmo período de 2025).

O Porto do Pecém (CE) também vive momento promissor e o maior ciclo de investimentos de sua história. Os aportes superam R\$ 1,5 bilhão até 2028, de acordo com Max Quintino, presidente do Complexo do Pecém. Segundo ele, está prevista a construção de um píer para dar suporte ao projeto de uma nova usina térmica de R\$ 5,5 bilhões, que movimentará cerca de 14 milhões de m3 de gás natural por dia. Também estão previstas a construção do píer de rebocadores, que reforçará o suporte operacional ao porto e a ampliação do Terminal de Múltiplas Utilidades e do píer 2, que receberão novos berços.

Também será implantado um sistema de “shore power”, que permitirá o fornecimento de energia elétrica diretamente aos navios, reduzindo emissões. “O Pecém será o primeiro porto do Brasil a oferecer esse serviço”, diz Quintino. Ele lembra ainda que o terminal de graneis líquidos e tancagem, com investimento estimado em R\$ 610 milhões, está atualmente em fase de implantação, com início de operação previsto para 2027, o que deve ampliar a capacidade de armazenagem e movimentação de combustíveis e derivados.

Já os portos públicos baianos (Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus) devem receber este ano investimentos superiores a R\$ 280 milhões, de acordo com Antonio Gobbo, presidente da Autoridade Portuária Federal da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba). Parte desses recursos está sendo direcionada para a ampliação do calado em Salvador para 17 metros de profundidade. Os recursos, próprios da Codeba, servirão também para obras de recuperação em Ilhéus, além de controles inteligentes de acesso aos portos.

Nos últimos três anos, os desembolsos da Codeba para infraestrutura, aquisição de novos equipamentos, sistemas e controles de acesso somaram mais de R\$ 121 milhões, segundo Gobbo - isso sem considerar os investimentos de arrendatários. Segundo o executivo, empresas como CS Portos, Ultracargo e Grupo Maratá devem aportar este ano quase R\$ 1,2 bilhão para intervenções nos terminais que operam.

A expectativa é que a movimentação nos portos públicos da Bahia aumente 7,7% neste ano, para 14 milhões de toneladas. O desempenho poderia ser maior se os sistemas de acesso logístico estivessem melhor qualificados. “São gargalos que precisam ser resolvidos”, diz Gobbo, ao se referir a deficiências nos sistemas rodoviário, ferroviário e hidroviário. Segundo ele, é por isso que a Codeba solicitou a delegação de operação da hidrovía do São Francisco, considerado eixo estratégico para o

escoamento de cargas de 1.371 km entre Pirapora (MG), o polo de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE). Gobbo espera que o processo de transferência da hidrovia seja assinado até agosto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/06/2026

NORDESTE AVANÇA EM RITMO ACELERADO COM BOOM DE INVESTIMENTOS E INFRAESTRUTURA

Grandes obras e aportes produtivos devem levar a região a liderar a expansão da atividade brasileira na próxima década, mas as diferenças sociais e econômicas em relação ao resto do país ainda permanecem.

Por Domingos Zaparolli — Para o Valor, de São Paulo



O Nordeste deve liderar a expansão da economia brasileira na próxima década, puxado especialmente pela atividade industrial e pelos investimentos em infraestrutura na região. A projeção é da Tendências Consultoria, que projeta expansão do Produto Interno Bruto (PIB) nordestino em 1,9% em 2026, 1,6% em 2027 e 3,3% ao ano entre 2028 e 2035. As estimativas de expansão do PIB brasileiro para os mesmos períodos são respectivamente de 1,6%, 1,3% e 2,4%. A Tendências avalia que o crescimento da região entre 2028 e 2035 irá superar o avanço do Norte e do Centro-Oeste, que lideraram o dinamismo econômico na última década e que deverão crescer 2,9% e 3%, respectivamente.

“O Nordeste está atraindo uma série de investimentos produtivos que vão gerar novas perspectivas de desenvolvimento”, diz a economista Camila Saito, responsável pelo estudo. O projeto de maior vulto é o da chinesa TikTok, que está construindo um data center orçado em R\$ 200 bilhões em Caucaia (CE). Como comparação, o PIB cearense em 2025 foi de R\$ 274 bilhões, calcula o Banco do Nordeste (BNB).

Investimentos em óleo, gás e combustíveis também são relevantes. A Petrobras anunciou em maio um projeto de R\$ 60 bilhões em novas plataformas de petróleo em Sergipe e investe R\$ 12 bilhões na expansão da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), em Pernambuco. A Noxis Energy prevê investir até R\$ 10 bilhões em uma refinaria no Complexo do Pecém (CE), enquanto a Acelen desenvolve projetos de R\$ 16 bilhões em combustíveis e biocombustíveis na Bahia.

A Stellantis aporta R\$ 13 bilhões na expansão de seu polo automotivo em Goiana (PE), enquanto a BYD completa investimentos de R\$ 5,5 bilhões em Camaçari (BA). E a Brazil Iron desenvolve um projeto de US\$ 5,7 bilhões para produzir ferro briquetado a quente na Bahia. Na projeção da Tendências, a produção industrial nordestina deverá crescer 3,9% ao ano a partir de 2028.



Na área de infraestrutura, a ferrovia Transnordestina, que liga Eliseu Martins (PI) ao porto de Pecém (CE), deve ser concluída em 2028, após 22 anos de obras e investimentos de R\$ 15 bilhões. Na Bahia, os trechos 1 e 2 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) estão com mais de 60% de suas obras executadas. Os dois trechos somam 1.022 km ligando a região agrícola de Barreiras e a produção mineral em Caetité ao futuro Porto Sul, em Ilhéus, que demandará investimentos de US\$ 1,46 bilhão, segundo o BNB. Em maio, o Ministério dos Transportes realizou o primeiro leilão rodoviário no Nordeste, com R\$ 8,53 bilhões em melhorias nas BRs-116 e 324, entre Feira de Santana (BA) e Salgueiro (PE).

[Região] vai se posicionar como importante hub logístico"

— Rogério Sobreira

Na área portuária, projetos nos portos de Itaqui (MA), Suape (PE) e Pecém somam R\$ 4 bilhões, de acordo com o BNB, que também elenca outros possíveis R\$ 7 bilhões em infraestruturas em planejamento. O destaque é a posição geográfica privilegiada da região, mais próxima da Europa e dos Estados Unidos. "Contando com infraestrutura adequada, vai se posicionar como importante hub logístico do país", diz Rogério Sobreira, economista-chefe do BNB.

A produção agrícola do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), que já responde por 19% da soja brasileira, deve ser a principal beneficiada do avanço da infraestrutura logística nordestina, ganhando ainda mais competitividade no mercado internacional.

Outra vantagem é a capacidade de produção de energia renovável. A região conta com grande insolação durante todo o ano e ventos constantes e lineares, condições que a transformaram na principal produtora de energia eólica e fotovoltaica do país, com produção de 139 terawatt-hora (TWh) em 2025, dos quais 55% foram enviados para outras regiões, segundo o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). O Nordeste é superavitário em energia renovável desde 2020.

A falta de infraestrutura de transmissão e a concentração da produção no período diurno, porém, levaram o ONS a realizar constantes "curtailments" - cortes forçados de geração de energia de fontes renováveis - desde 2024, gerando prejuízos que superam R\$ 7 bilhões, segundo produtores, e paralisaram investimentos na expansão energética. A Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar) calcula que investimentos que somam R\$ 14,5 bilhões saíram do pipeline em 2025. Para Sobreira, os cortes são uma situação circunstancial, que serão resolvidas com planejamento e expansão da capacidade de armazenamento e transmissão, mas não interrompem no médio prazo a trajetória de expansão do setor. "O mundo caminha em direção à transição energética, e o Nordeste é um dos principais polos produtores de energia renovável do mundo", afirma.

"O Nordeste está atraindo investimentos que vão gerar novas perspectivas"

— Camila Saito

A capacidade de geração renovável pode atrair investimentos de empresas que buscam descarbonizar seus processos produtivos, o chamado "powershoring". "Hoje o Nordeste se posiciona como exportador de energia. Mas pode aproveitar sua sustentabilidade energética para atrair empreendimentos eletrointensivos", diz o consultor Paulo Guimarães, sócio-diretor da Ceplan.

Data centers, biorrefinarias, indústrias químicas e metalmeccânicas, siderúrgicas e produtores de hidrogênio verde são algumas das atividades que podem se beneficiar da energia renovável. "O que falta é o governo federal e os governos locais se articularem para apresentar o potencial de 'powershoring' do Nordeste para os investidores internacionais", afirma Guimarães.

Mas não basta crescer acima da média; a região precisa diminuir as diferenças econômicas e sociais, afirma o economista Flávio Ataliba, coordenador do Centro de Estudos para o Desenvolvimento do Nordeste do Instituto Brasileiro de Economia (FGV- Ibre). "O Nordeste precisa melhorar seus indicadores de educação para obter maior produtividade e assim gerar um desenvolvimento consistente, sustentável e inclusivo", diz.

Segundo o IBGE, 45,6% da população local concluiu a educação básica e 13% dos adultos têm diploma universitário. O nordestino tem o menor nível de produtividade do trabalho do país, com valor adicionado bruto (VAB) por pessoa ocupada de R\$ 24 mil, contra R\$ 46 mil da média nacional. A região concentra 26,82% da população do país, mas possui 13,83% do PIB nacional. O PIB per capita é de R\$ 30,7 mil, a metade do nacional, nos cálculos do BNB, e 32,7% da renda domiciliar provém de aposentadorias e programas sociais, contra média de 25,1% no país, constata o FGV- Ibre.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/06/2026

ESTADOS NORDESTINOS TÊM OPORTUNIDADES E CRESCIMENTO DISTINTOS

Principais economias da região, Ceará, Bahia e Pernambuco exercem maior força gravitacional na atração de investimentos

Por Domingos Zaparoli — Para o Valor, de São Paulo

Disparidade regional

Poucos Estados concentram força econômica

Estado	PIB (em R\$ bilhões)	População (em milhões de habitantes)
Bahia	494,3	14,871
Pernambuco	312,1	9,562
Ceará	273,7	9,269
Maranhão	175,2	7,018
Rio Grande do Norte	121,1	3,455
Paraíba	117,5	4,164
Alagoas	101,5	3,221
Piauí	93,5	3,385
Sergipe	72,1	2,299
Total	1.761	57,244

Fonte: Banco do Nordeste do Brasil (BNB)

Heterogêneos e com oportunidades distintas, os Estados do Nordeste deverão receber neste e no próximo ano investimentos que vão da mineração a data centers, do refino de petróleo à energia limpa, da indústria automotiva ao agronegócio, do turismo à logística. A expectativa é de impulso a uma região que tem um PIB per capita de apenas \$ 27,6 mil, contra média nacional de R\$ 59,6 mil.

A expansão é liderada pelas maiores economias da região, que detêm, juntas, 61% do Produto Interno Bruto (PIB) nordestino. “Ceará, Bahia e Pernambuco exercem uma força gravitacional natural na atração de investimentos”, diz Rogério Sobreira, economista-chefe do Banco do Nordeste do Brasil (BNB). Com 9,27 milhões de habitantes, 14,87 milhões e 9,56 milhões, respectivamente, segundo o IBGE - ou 59% do total do Nordeste -, os três somaram, em 2025, um PIB de R\$ 1,08 trilhão, segundo o BNB. Maranhão, Rio Grande do Norte e Paraíba, economias médias, responderam por 24%, enquanto Sergipe, Alagoas e Piauí acumularam apenas 15% do PIB.

Embora não tenha a maior expansão do PIB, estimada pela Tendências Consultoria em 1,7% para 2026 e 2% em 2027, a Bahia é a maior economia regional e conta com o Polo Industrial de Camaçari. A fábrica de veículos da BYD e o setor de refino de petróleo são os principais indutores da expansão projetada. O Estado também é importante produtor de grãos, no oeste baiano, e o terceiro maior na exploração de minérios, com investimentos de US\$ 11,7 bilhões até 2030 programados para o setor, segundo o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram). O Estado tem PIB per capita de R\$ 33.236.

Segunda maior força regional e com PIB per capita de R\$ 32.638, Pernambuco deve crescer 2,5% e 1,6% em 2026 e 2027, segundo a Tendências. Os impulsos vêm principalmente do investimento de R\$ 12 bilhões da Petrobras na expansão da Refinaria Abreu e Lima, em Ipojuca, que irá dobrar a capacidade para 260 mil barris de petróleo processados por dia até 2029, e dos R\$ 13 bilhões que a Stellantis aplica na expansão de seu polo automotivo em Goiana até 2030.

O Ceará deverá crescer 2,4% e 1,8% neste e no próximo ano. Sua posição como importante produtor de energia renovável, eólica e fotovoltaica e principal hub de cabos submarinos de fibra óptica do país o torna atrativo para a instalação de data centers, como a mega estrutura que a chinesa TikTok anunciou para a região do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, com capex de R\$ 200 bilhões.

Também conta com a perspectiva de atrair investimentos em hidrogênio verde. Levantamento do BNB soma R\$ 66 bilhões em projetos com pré-contratos assinados. Por outro lado, seu PIB per capita é de apenas R\$ 29.531.

Entre as médias economias, o Maranhão, cujo PIB per capita de R\$ 24.970 é o menor do Nordeste, deverá crescer 2,1% agora e 2,3% em 2027. O Estado produz soja e milho e detém um corredor logístico importante, formado pela Estrada de Ferro Carajás e pelo Porto do Itaqui. Na indústria se destaca a produção de alumínio e alumina da Alumar.

Já o Rio Grande do Norte, maior produtor de energia eólica e petróleo onshore (em terra), tem o maior PIB per capita da região, R\$ 35.047. A Tendências estima para o Estado, que tem na fruticultura de exportação e no turismo outras atividades relevantes, uma expansão de 1,4% e 2% em 2026 e no ano seguinte. Turismo, varejo e produção de calçados e couro são as principais atividades da Paraíba (PIB per capita de R\$ 28.210), que deve ter expansão de 1,2% e 1%.

Cana-de-açúcar, gás natural, turismo e produção de PVC são as principais atividades de Alagoas (PIB per capita de R\$ 31.522), com expansão prevista para 2026 e 2027 de 2,2% e 2,3%. O destaque do Piauí - crescimento de 2,5% e 3,3% para cada ano e PIB per capita de R\$ 27.620 - é a região sul do Estado, uma das áreas de maior expansão na produção de soja e milho.

Por sua vez, Sergipe, a menor economia nordestina, mas com um per capita de R\$ 31.342, de acordo com o BNB, está se posicionando para se tornar um importante produtor de óleo e gás offshore. A Petrobras anunciou investimentos de R\$ 60 bilhões no projeto Sergipe Águas Profundas até 2030. Mas, enquanto a economia do petróleo não gera riqueza, o Estado depende da agropecuária. A projeção da Tendências é de crescimento modesto em 2026 e 2027, de 1,5% e 1,1% cada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/06/2026

PETRÓLEO SOBE APESAR DE TRÉGUA ENTRE ESTADOS UNIDOS E IRÃ

Notícia traz alívio, mas investidores estão atentos ao tráfego das embarcações no Estreito de Ormuz, que desacelerou de maneira significativa nos últimos dias

Por Luana Reis, Valor — São Paulo



— Foto: Unsplash

Os contratos futuros do petróleo fecharam em alta nesta segunda-feira, apesar de os Estados Unidos e do Irã terem concordado em interromper as hostilidades no Estreito de Ormuz vistas durante o fim de semana. Embora a notícia tenha levado certo alívio aos investidores, o ritmo das embarcações que atravessam o Estreito de Ormuz desacelerou de maneira significativa nos últimos dias por conta dos ataques.

No fechamento, o petróleo tipo Brent (referência mundial)

com entrega prevista para agosto teve alta de 1,61%, cotado a US\$ 73,15 por barril, na Intercontinental Exchange (ICE). O WTI (referência americana) com entrega prevista para o mesmo mês subiu 2,20%, a US\$ 70,75 por barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex).

Após uma nova escalada de tensões no Oriente Médio que ameaçava comprometer as negociações de paz, os Estados Unidos e o Irã concordaram em interromper os ataques na região. Segundo o presidente americano, Donald Trump, ambos os lados concordaram em retomar as negociações de paz amanhã no Catar. No entanto, o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã, Esmail Baghaei, afirmou que não há conversas agendadas para os próximos dias.

Na semana passada, os preços do Brent recuaram para níveis próximos aos observados antes do início do conflito, na medida em que a navegação pelo Estreito de Ormuz permaneceu aberta. Agora, na visão de Mark Haefele, CIO do UBS GWM, os investidores acompanharão se a retomada das negociações será suficiente para garantir a continuidade do trânsito de embarcações pela região.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/06/2026

INVESTIMENTOS AUMENTAM A CAPACIDADE PORTUÁRIA NO NE

Arco Norte deve concentrar metade da carga nos próximos anos

Por Vladimir Goitia — Para o Valor, de São Paulo

De navio

Nordeste movimentou 23,5% da carga portuária do país

Situação em 2026 (primeiro bimestre)

	Movimentação milhões de toneladas	Variação em %*
Maranhão	28,2	3,62
Porto de Itaqui	4,2	17,83

Principais produtos movimentados
 Petróleo e derivados, soja, fertilizantes, milho, pasta de celulose

Corredor de exportação de soja, celulose e grãos líquidos e sólidos, tem conexão ferroviária e capacidade para grandes navios. Sua região de influência abrange o Matopiba

	Movimentação milhões de toneladas	Variação em %*
Bahia	6,6	-1,92
Porto de Salvador	0,87	-16,5

Principais produtos movimentados
 Contêineres, trigo, fertilizantes, produtos químicos

Referência em contêineres e um dos mais produtivos do país, metade das exportações do Nordeste passam por ele. Tem área de influência do norte de Minas Gerais até o Ceará

	Movimentação milhões de toneladas	Variação em %*
Ceará	3,9	-0,98
Porto de Pecém	3,2	0,33

Principais produtos movimentados
 Contêineres, minério de ferro, ferro e aço, coque de petróleo

"Porto-indústria" que também atua como polo para a cadeia de hidrogênio verde, tem a posição mais próxima de Europa e Estados Unidos como um dos seus principais atrativos

	Movimentação milhões de toneladas	Variação em %*
Pernambuco	4,5	23,42
Porto de Suape	4,3	28,47

Principais produtos movimentados
 Petróleo e derivados, gás, produtos químicos, contêineres

Considerado um dos mais modernos do Brasil, possui um complexo industrial e infraestrutura de classe mundial e está interligado a mais de 160 portos em todos os continentes



Fonte: Antaq. *Sobre jan-fev/25

Investimentos bilionários previstos pelos portos nordestinos nos próximos anos devem fazer com que a movimentação de cargas no chamado Arco Norte (inclui portos da região Norte) se equipare, já em 2030, à do Arco Sul, responsável hoje por pouco mais de 64% da expedição total do país. Isso significa que, em quatro anos, o Arco Norte e o Arco Sul estarão dividindo em partes iguais toda a carga que passa por portos organizados (públicos) e terminais autorizados (privados) do país. No ano passado, os portos nordestinos movimentaram 329,7 milhões de toneladas, volume igual ao de 2024.



Alex Ávila, secretário Nacional de Portos, avalia que esse quadro transformará a região Nordeste num hub logístico internacional eficiente e competitivo. “O maior potencial de expansão portuária do país está no Arco Norte porque é lá onde temos as maiores áreas disponíveis para a construção de novos terminais, e é lá onde estão concentradas as maiores e principais hidrovias”, diz Ávila.

Com o Arco Norte impulsionado por esse cenário logístico, recursos públicos e privados para a modernização e construção de portos e terminais somam cifras bilionárias. O Porto de Suape (PE), por exemplo, está prestes a iniciar o maior ciclo de investimentos em infraestrutura portuária dos últimos anos. “Estamos perto de lançar um plano de investimentos e de arrendamentos que prevê cerca de R\$ 2 bilhões em recursos públicos e privados destinados à ampliação da capacidade operacional do complexo, modernização de instalações existentes e atração de novos negócios”, diz Armando Monteiro Bisneto, diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape.

Metade desse montante será destinado à ampliação e modernização da infraestrutura. O plano contempla dragagem da área onde serão construídos dois novos cais, implantação de dois novos berços de atracação e requalificação de píeres de graneis líquidos. Outro R\$ 1 bilhão será direcionado para projetos de arrendamento e investimentos privados em novas áreas operacionais do complexo, que, no ano passado, movimentou 24,3 milhões de toneladas. Para 2026, espera-se uma expansão, principalmente pelo desempenho do primeiro quadrimestre (8,85 milhões de toneladas, alta de 29,4% em relação ao mesmo período de 2025).

O Porto do Pecém (CE) também vive momento promissor e o maior ciclo de investimentos de sua história. Os aportes superam R\$ 1,5 bilhão até 2028, de acordo com Max Quintino, presidente do Complexo do Pecém. Segundo ele, está prevista a construção de um píer para dar suporte ao projeto de uma nova usina térmica de R\$ 5,5 bilhões, que movimentará cerca de 14 milhões de m3 de gás natural por dia. Também estão previstas a construção do píer de rebocadores, que reforçará o suporte operacional ao porto e a ampliação do Terminal de Múltiplas Utilidades e do píer 2, que receberão novos berços.

Também será implantado um sistema de “shore power”, que permitirá o fornecimento de energia elétrica diretamente aos navios, reduzindo emissões. “O Pecém será o primeiro porto do Brasil a oferecer esse serviço”, diz Quintino. Ele lembra ainda que o terminal de graneis líquidos e tancagem, com investimento estimado em R\$ 610 milhões, está atualmente em fase de implantação, com início de operação previsto para 2027, o que deve ampliar a capacidade de armazenagem e movimentação de combustíveis e derivados.

Já os portos públicos baianos (Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus) devem receber este ano investimentos superiores a R\$ 280 milhões, de acordo com Antonio Gobbo, presidente da Autoridade Portuária Federal da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba). Parte desses recursos está sendo direcionada para a ampliação do calado em Salvador para 17 metros de profundidade. Os recursos, próprios da Codeba, servirão também para obras de recuperação em Ilhéus, além de controles inteligentes de acesso aos portos.

Nos últimos três anos, os desembolsos da Codeba para infraestrutura, aquisição de novos equipamentos, sistemas e controles de acesso somaram mais de R\$ 121 milhões, segundo Gobbo - isso sem considerar os investimentos de arrendatários. Segundo o executivo, empresas como CS Portos, Ultracargo e Grupo Maratá devem aportar este ano quase R\$ 1,2 bilhão para intervenções nos terminais que operam.

A expectativa é que a movimentação nos portos públicos da Bahia aumente 7,7% neste ano, para 14 milhões de toneladas. O desempenho poderia ser maior se os sistemas de acesso logístico estivessem melhor qualificados. “São gargalos que precisam ser resolvidos”, diz Gobbo, ao se referir a deficiências nos sistemas rodoviário, ferroviário e hidroviário. Segundo ele, é por isso que a Codeba solicitou a delegação de operação da hidrovía do São Francisco, considerado eixo estratégico para o escoamento de cargas de 1.371 km entre Pirapora (MG), o polo de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE). Gobbo espera que o processo de transferência da hidrovía seja assinado até agosto.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/06/2026

GOVERNO PLANEJA CINCO CONCESSÕES NO NORDESTE

Leilões podem atrair investimentos de quase R\$ 2,2 bilhões nos próximos anos
Por Vladimir Goitia — De São Paulo

Certame

Concessões portuárias previstas para o Nordeste

Porto	Projeto	Capex estimado (em R\$ milhões)
Salvador, Aratu-Candeias, Ilhéus (BA)	Canais de acesso e terminais de uso privado	1.600
Fortaleza	Terminal portuário	429
Itaqui (MA)	Terminal portuário	147
Suape (PE)	Terminal portuário	4,62
Salvador	Terminal portuário	6,39

R\$ 2.186,9 bilhões estão previstos nos próximos leilões de portos na região

Fontes: Abdib e MPor.

Cinco projetos para licitação (concessões e arrendamentos) de canais de acesso, greenfield para novos terminais e terminais de uso privado (TUPs) no Nordeste devem atrair investimentos de quase R\$ 2,2 bilhões nos próximos anos, de acordo com um levantamento da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib). “Todos [esses projetos] são estratégicos. Esperamos que pelo menos dois deles sejam concretizados ainda este ano”, afirma Alex Ávila, secretário Nacional de Portos, do Ministério de Portos e Aeroportos. A pasta confirmou a projeção da Abdib.

A concessão ou arrendamento de outros três projetos, segundo Ávila, não têm como ser confirmada para este ano por causa da necessidade de mais tempo para serem melhor estudados. “No caso do projeto do Porto de Salvador, não temos prazo porque precisamos analisar melhor as necessidades e a expectativa do mercado e da própria comunidade. Ressalto que todo e qualquer projeto de concessão ou de arrendamento precisa ser muito bem estudado”, acrescenta o secretário.

O terminal portuário do Porto de Natal, destinado à movimentação e armazenamento de granéis sólidos minerais (principalmente minério de ferro), foi concedido à iniciativa privada em fevereiro, com capex de R\$ 55 milhões. “No período de 2023 a 2025, foram leiloados oito terminais de carga, principalmente de granéis sólidos e líquidos, cujo capex soma R\$ 180 milhões”, diz Roberto Guimarães, diretor de planejamento e economia da Abdib.

Ávila descarta eventuais privatizações de portos organizados (públicos). “Os portos são públicos e continuarão sendo públicos. O que existe são projetos de concessão parcial de infraestrutura portuária”, afirma o secretário. Na avaliação dele, todos os portos públicos nacionais são estratégicos por serem o principal canal de troca de riquezas do país.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

'MAR ABERTO' JÁ TEM 82 EMBARCAÇÕES CONTRATADAS, DIZ MAGDA CHAMBRIARD

Por Danilo Oliveira Indústria naval 29/06/2026 - 21:14



Em Itajaí (SC), presidente da Petrobras destacou retomada da construção de barcos de apoio e impacto de contratações da companhia para indústria naval

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse, na última sexta-feira (26), que a empresa já tem 82 embarcações contratadas, além de duas em contratação e mais 12 a serem contratadas nos próximos anos. As unidades entregam o 'Mar Aberto', programa de renovação e modernização da frota do Sistema Petrobras, que prevê a construção de 96 embarcações até 2032, com investimentos estimados em R\$ 32

bilhões na indústria naval brasileira.

A iniciativa abrange a construção e o afretamento de 40 novas embarcações de apoio marítimo, além da construção de 20 navios de cabotagem, 18 barcaças e 18 empurradores destinados à renovação da frota da Transpetro. A exigência mínima nessas contratações é de 40% de nacionalização na etapa de construção das embarcações, que contam com financiamento do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

Na agenda em Itajaí, acompanhada do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, Magda afirmou que a meta inicial, estabelecida em janeiro de 2025, era alcançar a marca de 48 embarcações contratadas ou com edital lançado até dezembro de 2026. Segundo Magda, o número de embarcações em construção atingiu 22 unidades em maio de 2025, com investimento estimado de R\$ 9,5 bilhões. Ela acrescentou que, posteriormente, foram contratadas 18 barcaças e 18 empurradores em estaleiros nacionais.

Para a presidente da Petrobras, o programa é factível, ancorado nas necessidades da maior empresa do Brasil. O atual plano de negócios da companhia prevê investimentos de US\$ 109 bilhões nos próximos cinco anos. "Quem tem a maior frota de apoio marítimo do mundo e transporta [produtos] claros e derivados para uma potência que é das 10 maiores economias do mundo, não pode se furtar a ter navios puramente contratados com mão de obra estrangeira. Temos 220 milhões de habitantes, não é possível que não encontremos apoio para operar nossas próprias embarcações e construir esses navios aqui", afirmou.

Em Santa Catarina, os estaleiros Detroit e Navship possuem um total de 22 embarcações em suas carteiras, que vão operar para a Petrobras, com entregas previstas até 2031. No primeiro, em Itajaí, são 10 projetos, dos quais 6 PSVs (transporte de suprimentos) e 4 OSRVs (combate ao derramamento de óleo) da Starnav. Outros 6 PSVs da Bram Offshore, da Edison Chouest, foram contratados pela petroleira e serão construídos no estaleiro do grupo (Navship), em Navegantes. O Navship também construirá outros 6 OSRVs para o grupo DOF.

O estado também terá a construção de 18 empurradores, no estaleiro INC (Indústria Naval Catarinense), contratados para atividades da Transpetro. Há uma expectativa de geração de 15 mil empregos em Santa Catarina, entre diretos e indiretos, com um montante de R\$ 12,4 bilhões de investimentos para construção das embarcações. "Santa Catarina está despontando como foco

importante de construção de embarcações de apoio marítimo com qualidade classe mundial”, declarou Magda.

A presidente da Petrobras ressaltou que o conteúdo local mínimo de 40%, estabelecido nos contratos do Mar Aberto, vem sendo superado com folga nos projetos em curso, com a ajuda do FMM e de outros incentivos, como o mecanismo da depreciação acelerada dos ativos. No evento em Itajaí, Magda destacou que o segmento de apoio marítimo ficou cerca de 10 anos sem encomendas para novas construções. “A partir de 2031, precisamos ter continuidade porque o Brasil merece e precisa. Já demonstrou capacidade e compromisso com a indústria naval”, defendeu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2026

PSV HÍBRIDO CONSTRUÍDO NO DETROIT BRASIL É CONCLUÍDO COM 2 ANOS DE ANTECEDÊNCIA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 29/06/2026 - 19:42



‘Starnav Elektra’, que conta com sistemas com baterias capazes de reduzir emissões e consumo de combustível, foi apresentado à presidente da Petrobras e ao presidente Lula em Itajaí. Batismo está previsto para ocorrer em julho, em cerimônia no Rio de Janeiro. Embarcação

O estaleiro Detroit Brasil finaliza, com dois anos de antecedência em relação ao prazo contratual, a construção do primeiro PSV (transporte de suprimentos) híbrido, construído em suas instalações em Itajaí (SC). Na última sexta-feira (26), o Starnav Elektra foi

apresentado ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva e à presidente da Petrobras Magda Chambriard, que visitaram o construtor, que possui em carteira 6 PSVs e 4 OSRVs (combate ao derramamento de óleo). Essas 10 novas embarcações serão incorporadas à frota da Starnav e vão operar para a petroleira. A expectativa é que o primeiro batismo ocorra no final de julho, no Rio de Janeiro (RJ).

O Starnav Elektra é a primeira unidade dessa série de 10 embarcações no Detroit, que serão equipadas com sistemas híbridos com baterias capazes de reduzir consumo de combustível e de emissões. Os navios serão preparados para operar com combustíveis mais limpos, como HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), conhecido como ‘diesel verde’. “Do ponto de vista tecnológico, o futuro já está aqui e agora precisaremos essencialmente da disponibilidade desse combustível e da infraestrutura portuária, para avançarmos mais na descarbonização das operações”, disse o diretor executivo da Starnav, Carlos Eduardo Pereira.

Ele destacou o elevado índice de conteúdo nacional desse projeto, segundo ele, o primeiro navio de apoio marítimo com projeto completo, incluindo projeto básico, que foi integralmente desenvolvido pela engenharia do estaleiro Detroit Brasil nessas instalações. O executivo afirmou que houve forte participação da indústria nacional e de parceiros estratégicos, como a fabricante Weg, que também está instalada em Santa Catarina.

“Até pouco tempo, as diferenças mundiais eram somente projetos noruegueses, asiáticos e americanos. Hoje, temos orgulho de afirmar que o Brasil também se posiciona como referência internacional com engenharias e soluções desenvolvidas aqui. (...) Esse é um exemplo de que é possível aliar competitividade, inovação e responsabilidade ambiental”, enfatizou Pereira.

Para o diretor da Starnav, a carteira de encomendas é um indicador claro de organização, competência e previsibilidade do setor naval. “Esse projeto traz impacto direto e relevante para economia local: geração de empregos diretos e indiretos que movimentam toda a cadeia produtiva, desde indústria metalmeccânica até serviços de tecnologia altamente especializados”, afirmou.

O PSV Starnav Elektra, contratado em 2025, receberá investimentos da ordem de R\$ 450 milhões de investimento — cerca de US\$ 70 milhões. “Essa entrega mostra antecipação de uma encomenda em dois anos. O ‘melhor estaleiro do mundo’ que trabalha para a gente se gaba numa antecipação de sete meses. Estamos tendo aqui em Itajaí uma antecipação de dois anos, mostrando a pujança da indústria naval brasileira”, salientou Magda Chambriard, que será madrinha da embarcação.

O diretor da Starnav defendeu que esse tipo de projeto só é viável, dentro de um modelo em que a iniciativa privada investe em ativos de alto valor, amparados por contratações de longo prazo. Segundo Pereira, esse formato tem se mostrado robusto ao longo das últimas décadas, desde os primeiros programas de renovação de frota de apoio marítimo da Petrobras (Prorefam). Nessa série de 10 barcos de apoio, o grupo Detroit está fazendo investimentos de mais de US\$ 700 milhões, contando com financiamento do Fundo da Marinha Mercante (FMM), tendo o BNDES como agente financeiro.

Pereira disse que a Lei 9.432/1997, ao garantir prioridade ao uso de navios de bandeira brasileira, é essencial para que o país mantenha frota própria, disponível e competitiva. Ele considera fundamental que a Petrobras atue como grande fomentadora, mas também como a protetora desse modelo, reforçando junto ao governo e de forma constante junto às áreas operacionais e de contratação a importância da priorização de navios de bandeira brasileira e construídos no Brasil.

“Trata-se de tema de soberania nacional. Grandes economias, inclusive as ditas mais abertas do mundo, mantêm mecanismos de proteção à sua navegação. Na prática, sabemos que em momento de aquecimento do mercado internacional, as embarcações estrangeiras tendem a migrar para operações mais rentáveis fora do país, podendo comprometer a disponibilidade em atividades estratégicas, como exploração de O&G”, comentou Pereira.

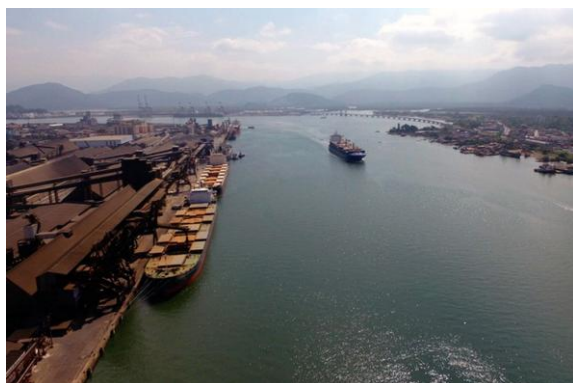
O diretor da Starnav destacou que Santa Catarina tem se consolidado como principal polo de construção de embarcações de apoio marítimo no Brasil. Pereira avalia que, com uma base industrial sólida, mão de obra qualificada e forte integração com fornecedores, é possível entregar projetos com elevado nível de qualidade, inovação e confiabilidade. “Esse projeto mais uma vez demonstra que o Brasil tem plena capacidade de desenvolver soluções completas, com tecnologia nacional, eficiência operacional e responsabilidade ambiental. Seguimos avançando com equilíbrio, visão de longo prazo e confiança no potencial da nossa indústria naval”, concluiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2026

ANTAQ ESTENDE PRAZO DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS

Da Redação Portos e Logística 29/06/2026 - 17:57



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) prorrogou até 1º de julho de 2026 o prazo para envio de contribuições à consulta e audiência públicas do projeto de concessão do canal de acesso aquaviário do Porto de Santos (SP). A extensão do período de participação social foi formalizada em decisão ad referendum da diretoria da agência, publicada em abril.

Com a decisão, usuários, terminais, armadores e demais interessados ganham quase dois meses adicionais em relação ao prazo original, que se encerraria em 2 de maio. Nesse intervalo, as manifestações devem ser

encaminhadas exclusivamente por meio de formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, com possibilidade de anexar mapas, plantas e demais documentos técnicos por e-mail específico indicado pela agência.

O projeto em análise trata da concessão do canal de acesso aquaviário do Porto de Santos por 25 anos, com previsão de investimentos da ordem de R\$ 23 bilhões ao longo do contrato, segundo nota técnica da própria ANTAQ. O modelo envolve dragagem de manutenção e aprofundamento, balizamento, gestão de tráfego e demais serviços associados à navegação no principal porto do país em movimentação de cargas.

A agência também adiou a audiência pública presencial e virtual que discutiria o projeto, informando que uma nova data será definida e comunicada oportunamente. A prorrogação do prazo para contribuições foi proposta pelo diretor-geral Frederico Dias, com o argumento de ampliar o debate setorial em torno das minutas de edital, contrato e estudos técnicos que embasam a concessão.

Em fevereiro, a ANTAQ já havia aprovado a abertura da consulta e audiências públicas sobre o canal, destacando que as manifestações recebidas poderão resultar em ajustes nos documentos do futuro leilão. Segundo análise da consultoria Lefosse, o processo licitatório deve estabelecer metas de desempenho para segurança da navegação e níveis de serviço, o que tende a impactar diretamente a operação de navios de longo curso e cabotagem que acessam o complexo santista.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2026

CAMPO DE BÚZIOS ATINGE NOVO RECORDE E PASSA DE 1,2 MILHÃO DE BARRIS POR DIA

Da Redação Offshore 29/06/2026 - 17:52



O campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, voltou a bater recorde e alcançou, em 26 de junho, produção média diária superior a 1,2 milhão de barris de óleo por dia, informou a Petrobras. A marca foi registrada apenas três dias após o ativo ter superado, pela primeira vez, o patamar de 1,1 milhão de barris/dia.

O avanço na produção foi obtido com a ampliação das operações das plataformas P-78 e P-79, que estão em fase de aumento gradual de produção (ramp-up) até atingirem a capacidade nominal de 180 mil barris/dia cada uma. Segundo a companhia, o desempenho

dessas unidades tem sido determinante para acelerar a curva de produção do campo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2026

CONDIÇÕES CLIMÁTICAS FAVORECEM DESENVOLVIMENTO DAS LAVOURAS DE TRIGO, AVALIA CONAB

Da Redação Economia 29/06/2026 - 08:59



A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) informou que o monitoramento dos cultivos de segunda safra e de inverno 2025/26 mostra crescimento do índice de vegetação (IV) do trigo, em comparação à safra passada, em todas as regiões analisadas. Para o milho segunda safra, as condições também foram satisfatórias para o desenvolvimento das lavouras na maioria das regiões produtoras. As informações estão disponíveis na 6ª edição do Boletim de Monitoramento Agrícola (BMA), divulgado pela Conab na última quinta-feira (25).

De acordo com o documento, que avalia as condições

agrometeorológicas e espectrais das lavouras das principais regiões produtoras do país no período entre 1º e 21 de junho, além do IV acima do registrado na última safra, a boa condição da vegetação de cobertura reforça as perspectivas positivas para o trigo. Com 74,3% da área semeada e 55,1% em desenvolvimento vegetativo, o cereal foi favorecido pelas condições adequadas de umidade e pelas temperaturas mais baixas, especialmente na região Sul, maior produtora do país. No Rio Grande do Sul, a semeadura avançou em todas as regiões, e no Paraná, a floração teve início.

Para o milho segunda safra, com 60,7% das lavouras em maturação, o boletim aponta que o IV evoluiu próximo ao da safra anterior em praticamente todas as regiões monitoradas. Em Mato Grosso, maior produtor nacional do grão, o tempo seco favoreceu a maturação das lavouras e o avanço da colheita nas primeiras áreas semeadas, com produtividade superando as estimativas iniciais. Em Goiás e Minas Gerais, entretanto, a falta de chuvas em abril e maio interferiu no período reprodutivo.

Em relação à distribuição das chuvas, os maiores volumes registrados no período ocorreram na região Norte, com destaque para o noroeste do Amazonas, Roraima e norte do Amapá. A umidade do solo foi suficiente para o desenvolvimento da maior parte do milho segunda safra no Pará e para o feijão e o milho terceira safra nas proximidades da costa na região do Sertão, que abrange áreas de Sergipe, Alagoas e nordeste da Bahia.

No Nordeste, os índices pluviométricos apresentaram volumes esperados para o período, com ausência de precipitações no interior, incluindo a região sul do Maranhão, Tocantins, sudoeste do Piauí e oeste da Bahia (Matopiba). Nas áreas próximas ao litoral, as lavouras foram beneficiadas pelo regime hídrico. Já para o Maranhão e demais componentes do Matopiba, a redução no armazenamento hídrico do solo foi oportuna para as lavouras em maturação e colheita.

O predomínio do tempo seco nas regiões Sudeste e Centro-Oeste, com chuvas atípicas que permitiram a recuperação do armazenamento hídrico do solo, favoreceu parte dos cultivos mais tardios de milho segunda safra e sorgo. No entanto, lavouras de algodão e milho segunda safra em maturação foram impactadas em relação à qualidade do produto e atrasos no início da colheita.

No Sul, além do cenário propício para o trigo, o volume de chuvas permitiu a recuperação do armazenamento hídrico do solo e a evolução do milho segunda safra. Para o feijão segunda safra, em maturação e colheita em áreas de Santa Catarina e do Paraná, os índices pluviométricos foram desfavoráveis para parte das lavouras.

O boletim ainda destaca as condições de finalização da colheita do milho primeira safra e o andamento da terceira safra do grão na Bahia, Sergipe, Alagoas e Pernambuco. O BMA é produzido em parceria entre a Conab, o Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet) e o Grupo de Monitoramento Global da Agricultura (Glam).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/06/2026

VLI ANUNCIA PLANO DE SUCESSÃO DO CEO

Executivos 29/06/2026 - 08:53



A VLI informou que o CEO Fábio Marchiori não renovará o mandato para se dedicar a projetos pessoais. Segundo a empresa, ele seguirá no pleno exercício de suas funções até a conclusão do processo de sucessão e posse do novo CEO. No comunicado, a VLI ressaltou o ciclo de liderança de Marchiori e contribuições relevantes para o fortalecimento da companhia.

A VLI destacou que iniciou o planejamento da sucessão para uma transição 'planejada, segura e alinhada' aos interesses de longo prazo da

companhia e de seus stakeholders. O processo foi aberto após a comunicação antecipada, pelo executivo, sobre a não renovação de seu mandato, que se encerra em novembro de 2026.

Fábio Marchiori ingressou na VLI em 2020, como CFO, e nos últimos anos como CEO teve papel importante na evolução da companhia, liderando importantes iniciativas estratégicas, fortalecendo a posição competitiva e contribuindo de forma consistente para a geração de valor.

Durante sua gestão, foram alcançados marcos importantes, como a construção do Planejamento Estratégico de 10 anos, a significativa transformação do foco do cliente, a aprovação do processo de renovação da FCA pela ANTT e Ministério dos Transportes, a consistente geração de caixa que permitiu a execução de investimentos estruturantes e o início do ciclo de pagamento de dividendos.

“Com uma governança sólida e um corpo executivo consistente, a companhia fará uma transição planejada e segura, ao mesmo tempo em que dará continuidade à execução de sua estratégia com estabilidade operacional e segurança para atendimento aos clientes VLI”, afirmou a empresa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2026

ANP APROVA INDICAÇÃO DE 86 BLOCOS NA MARGEM EQUATORIAL PARA FUTUROS CICLOS DA OFERTA PERMANENTE

Da Redação Offshore 29/06/2026 - 08:36



A diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou, na última sexta-feira (26), a indicação de 86 blocos exploratórios para o rol de áreas em estudo, com vistas a eventual inclusão em futuros ciclos da Oferta Permanente de Concessão (OPC). De acordo com a ANP, esses blocos não serão oferecidos no 6º Ciclo da OPC, que será realizado no próximo dia 7 de outubro.

Os blocos estão distribuídos em três bacias sedimentares da Margem Equatorial Brasileira: Foz do Amazonas (36), Pará-Maranhão (25) e

Barreirinhas (25). Os estudos fazem parte do Calendário Estratégico de Avaliações Geológica e Econômica da ANP.

Também foi aprovada pela diretoria da agência reguladora a readequação do setor 'SFZA-AP4', na bacia marítima da Foz do Amazonas, para a inclusão de dois blocos estudados que estavam além dos limites anteriores desse setor.

Para que os blocos indicados sejam efetivamente incorporados ao edital e oferecidos em futuros ciclos da Oferta Permanente de Concessão, ainda deverão cumprir as etapas subsequentes do rito regulatório, que incluem a análise ambiental, a emissão de Manifestação Conjunta dos Ministérios de Minas e Energia (MME) e do Meio Ambiente e do Clima (MMA), bem como a realização de audiência pública, conforme o fluxograma disponível na página Blocos Exploratórios, na seção "Blocos em estudo".

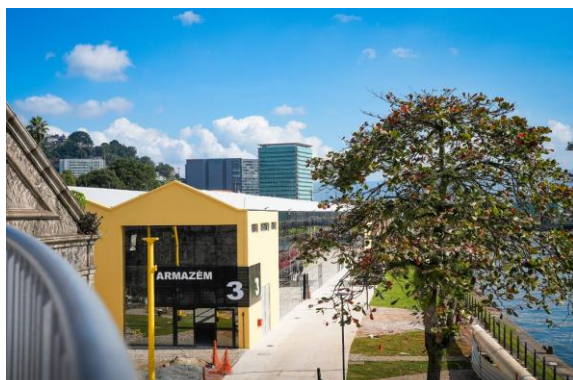
A ANP informou que a localização dos blocos exploratórios poderá ser acessada no site da agência, por meio de dados georreferenciados, disponibilizados em arquivos no formato 'shapefile', os quais estão sujeitos a ajustes em função das análises técnicas e das diretrizes ambientais aplicáveis.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2026

APS ENTREGA 3ª FASE DO PARQUE VALONGO, NO PORTO DE SANTOS

Da Redação Portos e Logística 29/06/2026 - 08:28



A Autoridade Portuária de Santos (APS) inaugurou, na última sexta-feira (26), a 3ª fase do Parque Valongo, com a entrega da revitalização do Armazém 3, no Centro Histórico de Santos. O armazém 3, que recebeu cerca de R\$ 20 milhões em investimento, integra o Parque Valongo, dentro da área do Porto Organizado de Santos, inaugurado em julho de 2024, que surgiu com a revitalização da área antes ocupada pelos Armazéns 4, 5 e 6.

De acordo com a APS, o espaço se tornou de encontro para lazer, turismo, gastronomia e economia criativa.

Além disso, o parque público está situado em área portuária do estado de São Paulo, com objetivo de aproximar a relação porto-cidade e valorizar o Centro Histórico de Santos. A gestão do espaço é do município de Santos.

O Armazém 3 tem capacidade para receber cerca de três mil pessoas. É um local preparado para receber eventos, restaurantes e atrações culturais. Os cerca de R\$ 20 milhões em investimento, por meio de Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc), foram firmados com terminais portuários. Na prática, o Trimmc é uma compensação ao município pela instalação do negócio.

O presidente da APS, Anderson Pomini, destacou que os armazéns 1 e 2 já contam com recursos disponíveis para sua recuperação e deverão ser entregues em até oito meses. Ele anunciou que uma iniciativa semelhante será tomada no Guarujá, na margem esquerda do Porto, o “Parque do Forte”, com a incorporação da área do Forte Itapema à Poligonal do Porto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2026

MODEC E ELD ENERGY ASSINAM PARCERIA PARA SISTEMA INTEGRADO À CAPTURA DE CARBONO PARA FUTUROS FPSOS COM EMISSÃO ZERO

Da Redação Offshore 29/06/2026 - 08:19



A Modec e a Eld Energy, empresa norueguesa especializada em sistemas de células a combustível, assinaram em Tóquio, um memorando de entendimento (MoU) para desenvolver conjuntamente um sistema de geração de energia de alta eficiência de 1,2 MW integrado à tecnologia de captura de carbono para aplicação em unidades FPSO. O projeto prevê o desenvolvimento de um sistema integrado que combina um conjunto de células a combustível de óxido sólido (Solid Oxide Fuel Cell – SOFC) de 120 kW com tecnologia de captura de CO₂.

O acordo de desenvolvimento conjunto contempla a elaboração e a fabricação de um protótipo para uma solução offshore de energia de baixo carbono, com testes onshore previstos para 2029, seguidos de uma demonstração a longo prazo.

Nos termos do MOU, a Eld Energy irá liderar o design, aquisição e construção do sistema de energia baseado em células de combustível de óxido sólido (SOFC), incluindo os testes e validação necessários, enquanto a Modec desenvolverá a instalação de captura de carbono e a integração do sistema para os FPSO.

Em agosto de 2025, Modec e Eld Energy já haviam firmado contrato para o desenvolvimento de um sistema piloto de células a combustível de óxido sólido (SOFCs), para geração de energia sem combustão, mas com capacidade de geração de 40kW.

“O acordo para ampliar a capacidade das SOFCs de 40 kW para 120 kW representa um passo importante rumo a uma implantação gradual em FPSOs. Além disso, o sistema SOFC integrará um módulo de captura de CO₂ e recuperação de combustível, otimizado para o tratamento dos gases de exaustão das células a combustível”, explica Leonardo Santoro, Gerente de Gestão Técnica da Modec no Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2026

PETROBRAS PREVÊ R\$ 12 BILHÕES DE INVESTIMENTOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL EM SC

Da Redação Indústria naval 28/06/2026 - 22:00



Estaleiros Detroit (foto) e Navship concentram obras de 16 embarcações de apoio marítimo do programa 'Mar Aberto'

A Petrobras prevê a construção de 42 embarcações no estado de Santa Catarina, com estimativa de investimentos de R\$ 12 bilhões. Os estaleiros Detroit, em Itajaí, e Navship, em Navegantes, concentram a construção de 16 embarcações de apoio marítimo, que estão em andamento, sendo seis PSVs (transporte de suprimento) e quatro do tipo OSRV (combate ao derramamento de óleo) em Itajaí e outros seis PSVs em

Navegantes. De acordo com a petroleira, mais de dois mil profissionais estão diretamente mobilizados nos dois estaleiros para a realização das construções das embarcações.

Também está prevista a construção em estaleiros de Navegantes de oito embarcações de suporte para engenharia submarina do tipo RSV (ROV Support Vessel), que vão atender a Petrobras, e 18 empurradores para a frota da Transpetro. Essas encomendas garantem a manutenção da indústria naval em Santa Catarina nos próximos anos. Somando todas as obras, a previsão é da geração de mais de cinco mil postos de trabalho diretos nos estaleiros catatinenses.

Essas 42 embarcações integram o 'Mar Aberto', programa voltado à renovação e ampliação da frota do Sistema Petrobras. Na última sexta-feira (26), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva participou de uma visita às obras de construção de embarcações de apoio marítimo offshore no Estaleiro Detroit, em Itajaí. Uma das embarcações em estágio mais avançado de construção no Detroit é o PSV Starnav Elektra, com previsão de entrega em julho.

Os projetos para os PSVs contam com novos sistemas de geração e distribuição de energia, com banco de baterias, controle por telemetria de consumos e possibilidade futura de conversão para operação parcial com combustível renovável, além de novas tecnologias de pintura e de sistemas anti-incrustação, contribuindo para menor consumo de combustível e menor nível de emissões.

A Petrobras destacou que essa entrega será antecipada em dois anos. “A Petrobras tem a maior frota de apoio marítimo do mundo e transporta [produtos] claros e outros derivados. Não podemos ter navios puramente contratados com mão de obra estrangeira. Podemos operar as nossas próprias embarcações e construir essas embarcações aqui”, afirmou Magda Chambriard, presidente da Petrobras, que participou da visita.

O programa Mar Aberto prevê a construção de 96 embarcações até 2032, com investimentos estimados de R\$ 32 bilhões na indústria naval brasileira. A iniciativa abrange a construção e o afretamento de 40 novas embarcações de apoio para suporte às atividades de exploração e produção (E&P) e a construção de 20 navios de cabotagem, 18 barcas e 18 empurradores destinados à renovação da frota da Transpetro. A exigência mínima nessas contratações é de 40% de nacionalização na etapa de construção das embarcações, que contam com financiamento do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/06/2026

SPE ÁGUAS AZUIS LANÇA 3ª FRAGATA DA CLASSE TAMANDARÉ

Da Redação Indústria naval 26/06/2026 - 21:50



Embarcação militar 'Cunha Moreira' (F202) tem previsão de entrega ao setor operativo da Marinha em 2028

A Marinha do Brasil (MB) realizou, nesta sexta-feira (26), a cerimônia de lançamento e batismo da fragata Cunha Moreira (F202), terceira das quatro unidades da classe Tamandaré que estão em construção no TKMS Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC). A construção da F202 começou em novembro de 2024, com o corte da primeira chapa de aço. A montagem dos blocos que formam a embarcação teve início em junho de 2025, com a cerimônia de batimento de quilha. A previsão é que esta

embarcação passe pela mostra de armamento e seja entregue à força naval em 2028.

A F202 integra o Programa Fragatas Classe Tamandaré (PFCT), voltado para o desenvolvimento tecnológico e fortalecimento da Base Industrial de Defesa (BID) do país. A fragata Tamandaré (F200), que dá nome à classe, foi incorporada à Marinha do Brasil em abril. A Jerônimo de Albuquerque (F201) deve iniciar os testes de aceitação no mar em breve. O PFCT é uma parceria entre a MB e a SPE Águas Azuis, formada por TKMS, Embraer e Atech, gerenciada pela Emgepron.

O programa está incluído no Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), do governo federal, no eixo de inovação para a indústria de defesa, que reserva investimentos e possibilita a nacionalização de sistemas avançados, capacitando empresas brasileiras na produção, manutenção e modernização dos recursos empregados ao longo do ciclo de vida dos navios.

A Marinha destacou que o programa mobilizou mais de 1.000 fornecedores em todo o Brasil, fomentando micro, pequenas e médias empresas da cadeia naval, de eletrônica, de aço e serviços de TI (tecnologia da informação). A força naval estima cerca de R\$ 4,8 bilhões relativos ao conteúdo nacional nos navios, incluindo insumos e sistemas de fabricação, consolidando transferência de tecnologia e agregando valor à indústria nacional.

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 expectativa é de que sejam gerados cerca de 23 mil empregos até 2029: 2.000 diretos (engenheiros, técnicos, operários), cerca de 6.000 indiretos (cadeia de suprimentos) e 15.000 induzidos (hospedagem, alimentação, serviços);

A cerimônia desta sexta-feira (26) contou com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, autoridades civis e militares, além dos profissionais que trabalharam diretamente na construção da embarcação. A Marinha destacou que o lançamento da fragata Cunha Moreira representa a consolidação da disposição nacional em construir meios eficientes a serem empregados em áreas marítimas de interesse. "O programa traduz-se em desenvolvimento e domínio de tecnologias críticas, fortalecimento da BID, geração de empregos e capacitação de mão de obra altamente qualificada", ressaltou o comandante da Marinha, almirante de esquadra Marcos Sampaio Olsen.

A F202 homenageia Luís da Cunha Moreira, o Visconde de Cabo Frio, primeiro brasileiro nato a exercer o cargo de ministro da Marinha do Brasil. Ele nasceu em Salvador (BA), em 1º de outubro de 1777. Em 1808, no comando do Brigue “Infante Dom Pedro”, participou da conquista da Guiana Francesa. Na época, Portugal estava aliado ao Reino Unido contra a França de Napoleão Bonaparte.

Depois da transferência da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro em 1808, o Brasil passou a ser o centro do Império Português. “Cunha Moreira prosperou na transição para o Brasil independente. Sua trajetória reflete a continuidade das instituições e dos quadros militares que mudaram do Brasil Colônia para a criação do Estado brasileiro. Foi um dos responsáveis pela formação da Primeira Esquadra do Brasil e fundamental para o processo de consolidação da Independência Política Brasileira”, destacou a MB.

Fragatas Classe Tamandaré - Ficha Técnica

- Comprimento: 107,2 m
- Boca: 15,95 m
- Pontal (altura): 20,2 m
- Deslocamento: 3.500 toneladas
- Autonomia: 5.500 milhas náuticas
- Velocidade máxima: 25 nós (~47 km/h)
- Tripulação estimada: 143 militares por fragata
- Armamentos e sensores: radares multifuncionais, sonar de profundidade, sistema de mísseis antinavio, canhões navais de última geração;
- Hangar para helicóptero e convoo com sistema de pouso automático;
- Módulos de produção: blocos pré-fabricados para montagem célere e integração de sistemas embarcados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2026

FEMAR, ABAC E SYNDARMA FORMALIZAM PARCERIA PARA AMPLIAR FORMAÇÃO DE OFICIAIS MERCANTES

Por Danilo Oliveira Navegação 26/06/2026 - 20:51



Primeira turma do curso de ASON na instituição, custeado pelas empresas, vai oferecer 23 vagas na cabotagem e outras 17 no apoio marítimo. Fundação busca novo credenciamento para cursos ASOM

A Fundação de Estudos do Mar (Femar) formalizou, nesta sexta-feira (26), a parceria com a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) para a realização do Curso de Adaptação para Segundo Oficial de Náutica (ASON). A iniciativa prevê uma formação inicial de 40 alunos

indicados pelas duas entidades, contribuindo para a ampliação da oferta de profissionais qualificados para atuar na navegação brasileira. A cerimônia de assinatura dos contratos ocorreu na Escola de Guerra Naval (EGN), no Rio de Janeiro.

Atualmente, a Femar é a única instituição do país credenciada pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil para ministrar o curso de ASON. Também há expectativa de que, em breve, a Femar consiga um outro credenciamento para formação do curso para adaptação a segundo oficial de máquinas (ASOM), cuja carência é considerada pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs) maior do que a de profissionais de náutica.

O diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, disse que a parceria é uma resposta do setor privado às dificuldades que a Marinha enfrenta para a aplicação dos recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), que geram carência de oficiais para cabotagem, apoio marítimo e demais modalidades de navegação. “É uma quebra de paradigma no setor privado, que está investindo para ter mão de obra qualificada e de alta qualidade. (...) Essa ‘abertura’ para podermos desenvolver esse contrato é um passo importante para continuarmos crescendo. O crescimento da cabotagem é significativo”, ressaltou Resano.

O vice-presidente executivo do Syndarma/Abeam, Dino Batista, acrescentou que, apesar da excelência técnica por parte da Marinha, existe uma dificuldade sempre presente relacionada aos recursos do FDEPM que, muitas vezes, enfrenta barreiras para entrar no orçamento da autoridade marítima. “Entendemos todas as dificuldades orçamentárias que existem, achamos que é papel do setor privado apoiar a formação de marítimos com a premissa de que a excelência da formação tem que ser mantida. Só vamos conseguir mantendo a Marinha à frente fazendo credenciamento das instituições que vão ministrar os cursos”, analisou.

Batista chamou a atenção para o crescimento da demanda por marítimos associado à expansão da cabotagem e do setor de petróleo, sem falar nas novas fronteiras e atividades de exploração no mar que estão no horizonte. “Estamos num momento em que, depois do BR do Mar, temos percebido aumento da cabotagem. É ótimo, mas traz demanda maior de marítimos. E, no apoio marítimo, temos uma perspectiva gigantesca, com a retomada dos processos no Sudeste /Bacia de Campos e com a Margem Equatorial”, destacou.

Nessa turma pioneira do curso de ASON, prevista para começar em outubro deste ano, seis empresas filiadas à Abac vão selecionar 23 alunos e associadas do Syndarma vão indicar outros 17 alunos que poderão trabalhar nessas empresas após a formação. A Abac avalia que outras instituições podem buscar para ministrar cursos de ASON/M na modalidade Extra-Prepom (Programa do Ensino Profissional Marítimo), sem recursos do Ensino Profissional Marítimo, conforme as normas da autoridade marítima.

Poucos dias após a divulgação dessas 40 vagas, representantes dos marítimos cobraram mais transparência em relação aos critérios de seleção, por parte das empresas, sobre quem poderá ingressar nessa formação. O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar) alega que várias inscrições foram rejeitadas desde a abertura e defendeu que haja uma avaliação prévia da Marinha para que os armadores possam selecionar, dentre esses aprovados, quem terá direito às bolsas no curso.

O diretor executivo da Abac ressaltou que as empresas vêm divulgando processos seletivos e que cada uma vai escolher o número dos que vão entrar. “O processo de seleção fica a critério de cada empresa. Elas estão contratando um funcionário como qualquer outro. O perfil é de acordo com o que cada empresa define. A única exigência da Normam é que [o candidato] tenha nível superior”, afirmou Resano.

A Femar teve credenciamento para cursos ASON e ASOM entre 2011 e 2014, porém a vigência expirou. O presidente da Femar, almirante Marcelo Francisco Campos, destacou à Portos e Navios que a instituição já formou um número relevante de profissionais nesses dois cursos que continuam no mercado e bem avaliados. “O credenciamento da Marinha é rigoroso e permanecer credenciado é um desafio grande. Com profissionalismo e dedicação, vamos manter esse credenciamento”, disse Campos.

Em relação ao novo credenciamento para cursos ASOM, Campos contou que a Femar submeteu uma proposta de currículo para que a Marinha avalie a possibilidade de adaptação da grade ao perfil dessa formação, que é direcionada às empresas. Ele deu exemplo de um candidato formado em Engenharia Mecânica que poderia reduzir etapas no curso ASOM. “Estamos fazendo isso, pegando o curso de Engenharia Mecânica, batendo o currículo atual e fizemos proposta de retirar algumas matérias em função deles já terem visto essas matérias no curso de graduação”, explicou.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 108/2026
Página 76 de 76
Data: 29/06/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Ele adiantou que a Femar vai inaugurar este ano uma outra filial no Rio de Janeiro (RJ), para onde vai a parte administrativa da instituição, concentrando a sede atual para as aulas e para simuladores, como o de passadiço adquirido recentemente. “Parte da Femar administrativo vai ficar no Centro e deixaremos a escola técnica com mais espaço para que ela possa realizar outros cursos, quiçá o ASOM de máquinas”, no futuro próximo”, projetou Campos.

O vice-almirante André Macedo, diretor de portos e costas da Marinha do Brasil, disse que a DPC está sempre aberta a dialogar com o setor e que a formação de oficiais está dentro dos desafios macro do setor diante da expansão das atividades na costa brasileira. Ele estima que o curso ASON tenha condição de reduzir, de 5 para 3 anos, o tempo de entrega de novos oficiais para o mercado de trabalho. “Nossas escolas têm feito um esforço grande, mas o tempo de formação que temos é de aproximadamente cinco anos. (...) É importante o que a iniciativa privada e a Femar estão fazendo para que tenhamos o maior número de pessoal capacitado para trabalhar pelo Brasil e para Brasil”, afirmou.

Macedo relatou que a Marinha busca recursos para investir em algumas oficinas e laboratórios para novos cursos de ASOM. Ele acrescentou que a autoridade marítima está aberta às instituições que tenham interesse em se cadastrar para tentar obter esse tipo de certificação. “A Marinha com sua estrutura vai verificar se elas têm condições efetivamente de formar no padrão que precisamos para o nosso país”, salientou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/06/2026



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 29/06/2026